



Brussel, 19 november 2021
(OR. en)

13853/21

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0205(COD)**

**TRANS 670
AVIATION 280
ENV 871
ENER 490
IND 341
COMPET 810
ECO 122
RECH 505
CODEC 1467
CLIMA 371
RELEX 970**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers / de Raad
nr. Comdoc.:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer – Voortgangsverslag / Oriënterend debat

Het voorzitterschap heeft voor de Raad TTE van 9 december 2021 een voortgangsverslag en een oriënterend debat over bovengenoemd voorstel op het programma gezet. Om de ministers te informeren over de tot dusver geboekte vooruitgang en sturing te geven aan een gedachtewisseling over belangrijke kwesties, heeft het voorzitterschap een voortgangsverslag opgesteld (bijlage I). Met het oog op het oriënterend debat van de ministers is voor de delegaties een oriënterende nota te vinden in bijlage II.

Het Coreper/de Raad zal worden verzocht nota te nemen van het voortgangsverslag in bijlage I. De Raad zal worden verzocht de punten in bijlage II te behandelen.

I. INLEIDING

De Commissie heeft bovengenoemd voorstel op 14 juli 2021 bij het Europees Parlement en de Raad ingediend als onderdeel van het "Klaar voor 55"-pakket¹, dat als doel heeft het EU-beleid op het gebied van klimaat, energie, landgebruik, vervoer en belastingen toe te rusten voor het bereiken van de EU-doelstelling van een nettoreductie in de EU van uitgestoten broeikasgassen van ten minste 55 % in 2030 ten opzichte van 1990.

Het doel van het "Klaar voor 55"-pakket is het verwezenlijken van de in de Europese klimaatwet² vastgelegde doelstellingen om de economie en de samenleving fundamenteel om te vormen met het oog op een eerlijkere, groenere en meer welvarende toekomst. Het is cruciaal dat de emissies in de komende tien jaar worden teruggeschroefd, wil Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld worden en de Europese Green Deal in de praktijk omzetten.

Om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken, zouden de vervoersemisies met ongeveer 90 % moeten worden verlaagd. Het bovengenoemde voorstel zou hierbij een belangrijke rol spelen, aangezien het hoofddoel ervan is zowel de vraag naar als het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder synthetische luchtvaartbrandstoffen, te verhogen, en tegelijkertijd te zorgen voor een gelijk speelveld op de Europese luchtvervoersmarkt. De belangrijkste bepalingen ervan gaan met name over de volgende aspecten:

-
- ¹ Het pakket bestaat uit twaalf Commissievoorstellen op het gebied van energie, milieu, belastingen, handel en vervoer; vóór het einde van dit jaar worden nog aanvullende voorstellen voor het energiebeleid verwacht. Drie wetgevingsvoorstellen houden rechtstreeks verband met het vervoersbeleid: het bovengenoemde voorstel, FuelEU Zeevaart en de verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR).
- ² Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

- (i) vaststellen van eisen voor het tanken van duurzame luchtvaartbrandstof en synthetische luchtvaartbrandstof vanaf 2025, met een geleidelijke toename tot 2050;
- (ii) vaststellen van een overgangsperiode waarbinnen brandstofleveranciers de in de bijlage vastgestelde doelstellingen als gewogen gemiddelde in de hele Unie kunnen halen;
- (iii) invoeren van maatregelen tegen tankering;
- (iv) vaststellen van rapportageverplichtingen voor brandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten.

Bovengenoemd voorstel houdt verband met andere voorstellen van het "Klaar voor 55"-pakket. Met name de erin opgenomen definities van duurzame luchtvaartbrandstoffen en van synthetische luchtvaartbrandstoffen komen uit de richtlijn hernieuwbare energie³. De bepaling over de verplichting voor in de Unie gelegen luchthavens om voor de nodige infrastructuur te zorgen, is gekoppeld aan de AFIR⁴.

³ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

⁴ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad - COM(2021) 559 final.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie⁵ voor dit voorstel, en de heer Søren GADE (DK, Renew) als rapporteur.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 20 oktober 2021 zijn advies goedgekeurd⁶. Het Comité van de Regio's heeft nog geen advies over dit voorstel uitgebracht.

Het Spaanse parlement heeft op 27 oktober 2021 een advies⁷ over de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel aangenomen en de Tsjechische Senaat heeft een resolutie⁸ over het voorstel aangenomen.

⁵ De commissies ITRE en ENVI van het Parlement handelen volgens de procedure met medeverantwoordelijke commissies (artikel 57 van het Reglement van het Europees Parlement).

⁶ Doc. ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ Doc. ST 13710/21.

⁸ Doc. ST 14035/21.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

Tijdens het Sloveense voorzitterschap is het bovengenoemde voorstel besproken tijdens een aanzienlijk aantal vergaderingen op het niveau van de Groep luchtvaart. Tot op heden werden zeven vergaderingen gewijd aan de presentatie van het voorstel, de analyse van de effectbeoordeling, de grondige artikelsgewijze bespreking ervan en de bespreking van drie compromissen van het voorzitterschap.

Daarnaast is dit voorstel behandeld in het kader van een bredere gedachtewisseling over de drie vervoersgerelateerde dossiers van het "Klaar voor 55"-pakket, die tijdens de vergadering van het Comité van permanente vertegenwoordigers van 12 november 2021 plaatsvond.

Het Sloveense voorzitterschap stelde ook verslag ST 13977/21 op om een algemene stand van zaken te geven en een overzicht van de vooruitgang die is geboekt, niet alleen met betrekking tot dit voorstel, maar ook het "Klaar voor 55"-pakket in het algemeen. Het verslag gaat in op de horizontale aspecten ervan, zoals de onderlinge verbanden tussen voorstellen, en de belangrijkste punten die tot dusver in de besprekingen aan bod kwamen. Dit verslag is als achtergronddocument bezorgd aan alle Raadsformaties die bevoegd zijn voor de verschillende voorstellen in het pakket.

IV. DE WERKZAAMHEDEN MET HET OOG OP EEN COMPROMIS

Het voorzitterschap heeft met de leden van de Groep luchtvaart drie compromisteksten⁹ opgesteld en besproken waarin de meeste punten van het voorstel aan bod kwamen. De werkzaamheden met betrekking tot de twee voornaamste omstreden kwesties die hieronder worden genoemd, vergen echter nog nader beraad.

Het debat heeft aangetoond dat het voorstel voor de lidstaten van belang is. Hoewel de lidstaten de doelstellingen ervan steunen, verschillen vele van mening over de manier waarop deze doelstellingen moeten worden bereikt. Tijdens de besprekingen onder het Sloveense voorzitterschap werden de volgende aspecten verduidelijkt en verbeterd:

- 1) er werd een opt-inclausule opgenomen voor kleinere luchthavens die de lidstaten binnen het toepassingsgebied van het voorstel willen brengen;
- 2) het toepassingsgebied voor luchtvaartuigexploitanten werd verder uitgebreid, zodat nu meer luchtvaartuigexploitanten onder het toepassingsgebied van de verordening vallen;
- 3) de definitie van "jaarlijks benodigde luchtvaartbrandstof" en artikel 5 werden verduidelijkt om de veiligheidsmaatregelen in de bepalingen ter bestrijding van tankering te waarborgen;
- 4) het aantonen van de naleving door brandstofleveranciers werd verduidelijkt;
- 5) de rol van de nationale bevoegde autoriteit werd verduidelijkt, met name ten aanzien van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart;
- 6) de terminologie rond boetes werd verbeterd;
- 7) de verplichtingen inzake gegevensverzameling en rapportage werden onderbouwd om de effecten van deze verordening op het concurrentievermogen van exploitanten en hubs in de Unie te monitoren.

⁹ Doc. ST 11686/21 + REV 1-2.

V. CONCLUSIES

Op grond van het tot dusver verrichte werk formuleert het voorzitterschap de volgende conclusies:

1. De lidstaten steunen grotendeels de doelstellingen van de ontwerpverordening.
2. Over twee grote kwesties lopen hun standpunten echter uiteen. Het betreft:
 - het niveau en het tijdschema van de bij deze verordening ingevoerde vereisten;
 - de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen, die het toepassingsgebied bepaalt van brandstoffen die onder deze verordening vallen.
3. Tot slot moeten enkele resterende punten nog verder worden uitgewerkt. Dit betreft onder meer:
 - de bepalingen ter bestrijding van tankering op vluchten binnen de EU;
 - de duur en de omvang van de overgangperiode;
 - de bestemming van de door de lidstaten geïnde boeten uit hoofde van artikel 11-Handhaving;
 - de stroomlijning van de tabellen in bijlage II.

Hoewel het voorzitterschap van oordeel is dat het hard heeft gewerkt aan de tekst en de minder omstreden punten ervan, moet er nog verder voorbereidend werk worden verricht. Het voorzitterschap heeft ook voorstellen ingediend over de voornaamste geschilpunten in zijn laatste compromistekst, maar deze vergen grondigere besprekingen.

In het licht van het bovenstaande wordt het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Raad verzocht nota te nemen van dit voortgangsverslag over de werkzaamheden met betrekking tot de voorgestelde verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer.

De lidstaten wordt verzocht hun mening te geven over de volgende aspecten van het voorstel:

- *Volstaan de door de Commissie voorgestelde mengverplichtingen om de klimaatdoelstellingen van de EU te bereiken?*
- *Volstaat de aanpak van de Commissie betreffende de vraag welke brandstoffen als duurzame luchtvaartbrandstoffen moeten worden aangemerkt om de ambitieuze doelstellingen daaromtrent in de hele EU te halen en tegelijkertijd de milieu-integriteit en het concurrentievermogen van EU-exploitanten te waarborgen?*