



Bruksela, 19 listopada 2021 r.
(OR. en)

13897/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0210(COD)

TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Nr poprz. dok.: ST 12813/21
Nr dok. Kom.: ST 10327/21 INIT + ADD1-3

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie stosowania paliw odnawialnych
i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę
2009/16/WE

- Sprawozdanie z postępu prac / debata orientacyjna

Prezydencja przedstawi sprawozdanie z postępu prac nad powyższym wnioskiem na posiedzeniu Rady ds. TTE (transport) 9 grudnia 2021 r. Wówczas odbędzie się też debata orientacyjna. W celu poinformowania ministrów o dotychczasowych postępach i zapewnienia, by wymiana poglądów dotyczyła kwestii merytorycznych, prezydencja przygotowała sprawozdanie z postępu prac (w załączniku I) oraz dokument orientacyjny (w załączniku II).

Coreper/Rada zostaną poproszeni o przyjęcie do wiadomości sprawozdania z postępu prac zawartego w załączniku I. Rada zostanie poproszona o zajęcie się kwestiami przedstawionymi w załączniku II.

I. WPROWADZENIE

W dniu 14 lipca 2021 r. Komisja przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w ramach pakietu „Gotowi na 55”¹, jako część pakietu „Gotowi na 55” służącego dostosowaniu unijnej polityki w dziedzinie klimatu, energii, użytkowania gruntów, transportu i opodatkowania, tak aby umożliwić osiągnięcie celu UE zakładającego ograniczenie krajowych emisji netto gazów cieplarnianych do roku 2030 o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z roku 1990.

Celem pakietu „Gotowi na 55” zrealizowanie założeń uzgodnionych w europejskim prawie o klimacie², po to by fundamentalnie przekształcić gospodarke i społeczeństwo, zapewniając im sprawiedliwszą, bardziej ekologiczną i dostatniejszą przyszłość. Od ograniczenia emisji w następnym dziesięcioleciu zależy to, czy Europa do 2050 r. stanie się pierwszym na świecie kontynentem neutralnym dla klimatu i czy Europejski Zielony Ład zostanie zrealizowany.

Aby osiągnąć cel polegający na utorowaniu UE drogi do neutralności klimatycznej do 2050 r., konieczne jest zmniejszenie emisji z transportu o około 90%. Omawiany wniosek odegrałby w tym istotną rolę, ponieważ jego głównym celem jest zwiększenie popytu na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz ich konsekwentne stosowanie w sektorze morskim, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego i unikaniu zakłóceń na rynku wewnętrznym. W szczególności główne przepisy przedmiotowego wniosku koncentrują się na następujących aspektach:

- (i) określenie celów w zakresie redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statkach;
- (ii) ustanowienie wymogów dotyczących korzystania przez statki z zasilania energią elektryczną z lądu lub energii o zerowej emisji podczas cumowania w porcie, do stosowania od 2030 r.;

¹ W skład pakietu wchodzi dwanaście wniosków Komisji w dziedzinie energetyki, środowiska, opodatkowania, handlu i transportu; oczekuje się dodatkowych wniosków z dziedziny polityki energetycznej przed końcem bieżącego roku. Trzy wnioski ustawodawcze są bezpośrednio związane z polityką transportową: omawiany wniosek (tj. proponowane rozporządzenie w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim – inicjatywa FuelEU Maritime), proponowane rozporządzenie w sprawie stosowania zrównoważonych paliw lotniczych w przemyśle lotniczym (inicjatywa ReFuel Aviation) oraz proponowane rozporządzenie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021).

(iii) ustanowienie zasad dotyczących uwzględniania biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych w ramach celów redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych;

(iv) ustanowienie świadectwa zgodności FuelEU i obowiązku posiadania go przez statki; oraz

(v) wprowadzenie procedur monitorowania, raportowania, weryfikacji, inspekcji i egzekwowania, a także przepisów finansowych (w tym kar nakładanych na statki za nieprzestrzeganie przepisów, a także przydzielania tych kar do funduszu innowacyjnego).

We wniosku istnieją również powiązania z innymi wnioskami zawartymi w pakiecie „Gotowi na 55”. W szczególności definicja paliw, o których mowa w przedmiotowym wniosku, oraz niektóre parametry stosowane do uwzględniania paliw (np. kryteria ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz certyfikacja paliw odnawialnych i niskoemisyjnych) pochodzą z dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii³. Niektóre przepisy dotyczące dostaw energii elektrycznej w portach morskich są ściśle powiązane z proponowanym rozporządzeniem w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR)⁴. Należy również przypomnieć, że na tempo dekarbonizacji w sektorze znaczący wpływ będzie miał przegląd systemu ETS⁵; system ETS obecnie obejmuje również transport morski i wprowadza mechanizm ustalania cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

Parlament Europejski wskazał Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję odpowiedzialną⁶ za wniosek o inicjatywie FuelEU Maritime, a na sprawozdawcę wyznaczono Jörgena Warborna (SE, PPE).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018).

⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE – dok. 10877/21 + ADD 1–7.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, a także zmieniająca rozporządzenie (UE) 2015/757 – dok. 10875/21 + ADD 1–7.

⁶ Komisje parlamentarne ITRE i ENVI będą działać w ramach procedury zaangażowanych komisji (art. 57 regulaminu Parlamentu Europejskiego).

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów nie wydały jeszcze opinii w sprawie wniosku.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

Podczas prezydencji słoweńskiej znaczna liczba posiedzeń na szczelbu Grupy Roboczej ds. Żeglugi była poświęcona wnioskowi o inicjatywie FuelEU Maritime. Do tej pory jedenaście posiedzeń przeznaczono na szczegółową analizę poszczególnych artykułów wniosku, oceny jego skutków i powiązań z innymi wnioskami z pakietu „Gotowi na 55”.

Ponadto do wniosku o inicjatywie FuelEU Maritime odniesiono się w ramach szerszej wymiany poglądów na temat trzech dossier związanych z transportem wchodzących w skład pakietu „Gotowi na 55”, która odbyła się na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli w dniu 12 listopada 2021 r.

Prezydencja słoweńska przygotowała również sprawozdanie (dok. 13977/21), które ma na celu przedstawienie ogólnego stanu prac i przeglądu postępów poczynionych nie tylko w odniesieniu do omawianego wniosku, ale także ogólnie w odniesieniu do pakietu „Gotowi na 55”. Sprawozdanie to skupia się na horyzontalnych aspektach pakietu, takich jak wzajemne powiązania między wnioskami, oraz na głównych kwestiach poruszanych dotychczas w dyskusjach. Zostało ono przekazane jako dokument referencyjny wszystkim składom Rady odpowiedzialnym za różne wnioski zawarte w pakiecie.

IV. NAJWAŻNIEJSZE KWESTIE POLITYCZNE I DOTYCHCZASOWE POSTĘPY

Dyskusje pokazały, że państwa członkowskie przywiązują dużą wagę do wniosku, akceptując jego uzasadnienie i cele. Pokazały one jednak również, że wniosek jest postrzegany jako złożony, zarówno z technicznego, jak i politycznego punktu widzenia, i że potrzebny byłby dodatkowy czas na odpowiednią jego analizę przez państwa członkowskie. Podczas dyskusji liczne delegacje regularnie zgłaszały ogólne lub parlamentarne zastrzeżenia weryfikacji do wniosku.

Główne kwestie polityczne, na które zwrócono uwagę podczas dyskusji, dotyczą następujących aspektów:

1) zakresu: z jednej strony, zakresu „materialnego” (tj. zastosowania do wszystkich statków o pojemności brutto powyżej 5000 ton) oraz, z drugiej strony, zakresu „geograficznego” (tj. stosowania proponowanego rozporządzenia do statków w odniesieniu do 50% energii wykorzystywanej podczas rejsów rozpoczynających się lub kończących w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, w przypadku gdy ostatni/kolejny port podlega jurysdykcji państwa trzeciego);

2) celów redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych;

3) wymogów dotyczących zasilania energią elektryczną z lądu (OPS);

4) wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, a także zasad ich uwzględniania na potrzeby osiągnięcia celów redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych; oraz

5) zarządzania wnioskiem (w tym aspektów związanych z egzekwowaniem przepisów i karami).

W świetle powyższego prezydencja słoweńska nie uznała za stosowne pracować na tym etapie nad kompromisem dotyczącym istotnych lub kontrowersyjnych kwestii i skupiła się raczej na tekście kompromisowym ograniczonym do aspektów redakcyjnych lub technicznych⁷, który został przedstawiony i przeanalizowany na szczeblu Grupy Roboczej ds. Żeglugi.

V. WNIOSKI

Na podstawie przeprowadzonych dotychczas prac prezydencja wyciąga następujące wnioski:

1. Chociaż państwa członkowskie w dużej mierze zgadzają się z większością celów projektu rozporządzenia, potrzebują więcej czasu na jego właściwą analizę..
2. Konieczne są zatem dalsze prace, aby poczynić znaczne postępy w pracach nad omawianym wnioskiem

W związku z tym Komitet Stałych Przedstawicieli i Rada są proszone o przyjęcie do wiadomości niniejszego sprawozdania z postępów prac nad wnioskiem o inicjatywie FuelEU Maritime.

⁷ Dok. 12813/21.

***Dokument orientacyjny na potrzeby dyskusji na posiedzeniu Rady ds. Transportu,
Telekomunikacji i Energii (transport) 9 grudnia 2021 r.***

Transport morski jest istotnym wektorem unijnego handlu wewnętrznego i zewnętrznego oraz łączności. Choć ten sektor niewątpliwie stanowi istotną siłę napędową wzrostu gospodarczego i przynosi UE znaczne korzyści gospodarcze i społeczne, ma również wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. Pomimo poczynionych w ostatnich latach postępów sektor morski nadal prawie w pełni opiera się na paliwach kopalnych i stanowi znaczące źródło emisji gazów cieplarnianych i innych szkodliwych zanieczyszczeń.

Europejskie prawo o klimacie⁸ ma na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 r. i wprowadzenie UE na drogę ku osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r., kiedy to oczekuje się 90-procentowej redukcji emisji z transportu. Aby ułatwić osiągnięcie tego celu, w lipcu 2021 r. w ramach pakietu „Gotowi na 55” przyjęto szereg inicjatyw ustawodawczych. Wniosek o inicjatywie **FuelEU Maritime**⁹ należy do koszyka środków mających na celu rozwiązanie problemu emisji z sektora morskiego. W szczególności w ramach tej inicjatywy ustanawia się przepisy mające na celu redukcję intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statkach wpływających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich UE, przebywających w ich obrębie lub wypływających z tych portów, przy jednoczesnym promowaniu zwiększonego wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim.

Podczas prezydencji słoweńskiej wniosek i ocena jego skutków zostały dogłębnie przeanalizowane na szczepku Grupy Roboczej ds. Żeglugi. Dyskusje jasno pokazały, że państwa członkowskie przywiązują dużą wagę do tego wniosku, akceptując jego uzasadnienie i cele. Niemniej jednak jego wysoce techniczny charakter i złożoność niektórych przepisów wymagają szczególnej uwagi i dalszej analizy. W związku z tym prezydencja uważa, że korzystna byłaby wymiana poglądów na szczepku Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (transport). Zachęca się zatem państwa członkowskie do podzielenia się swoimi opiniami na temat następujących aspektów wniosku:

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021).

⁹ Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE (dok. 10327/21 + ADD 1–3).

1. sposobu, w jaki skonstruowano dwa główne środki dotyczące ograniczenia rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku oraz korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub energią o zerowej emisji podczas postoju w porcie, w tym wymiaru i skutków tych środków na skalę międzynarodową;
2. ogólnych zasad zarządzania stosowaniem i egzekwowaniem proponowanego rozporządzenia (np. monitorowania i sprawozdawczości, procedur weryfikacji, kar itp.).
