



2021/0205(COD)

21.4.2022

## ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές  
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Jutta Paulus

PA\_Legam

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Οι άνθρωποι για αιώνες ονειρεύονταν να μπορέσουν να πετάξουν όπως τα πουλιά. Ο μύθος του Ίκαρου ανήκει στα πρώτα λογοτεχνικά τεκμήρια, ενώ ακολούθησαν πολλά άλλα. Ο τρόπος με τον οποίον πετάνε τα πουλιά, που βασίζεται στην ολίσθηση πάνω στα κύματα αέρα ή στη μετατροπή της βιομάζας σε μυϊκή δύναμη, θεωρείτο από παλιά η μόνη δυνατότητα αφήφησης της βαρύτητας. Μόνον όταν κατανοήσαμε τους νόμους της φυσικής και της χημείας, μπορέσαμε να κατακτήσουμε τον αέρα. Χρησιμοποιώντας τους ίδιους νόμους της φυσικής και της χημείας, γνωρίζουμε σήμερα την απειλή της κλιματικής αλλαγής.

Η απειλή αυτή αναπόφευκτα καθιστά αναγκαία τη σταδιακή κατάργηση των ορυκτών καυσίμων σε όλους τους τομείς το συντομότερο δυνατόν. Σύμφωνα με την τελευταία έκθεση της IPCC, υπάρχει 66 % πιθανότητα να παραμείνει η αύξηση της θερμοκρασίας κάτω από 1,5°C εάν οι μελλοντικές ανθρακούχες εκπομπές περιοριστούν σε 400 Gt CO<sub>2</sub>eq – ή περίπου 10 έτη τρεχουσών εκπομπών. Αντιστοίχως, ο αναγκαίος προϋπολογισμός για πιθανότητα 50 % να παραμείνει η αύξηση της θερμοκρασίας κάτω από 1,5°C είναι 500 Gt CO<sub>2</sub>eq – δηλαδή 14 έτη τρεχουσών εκπομπών. Οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ έχουν αυξηθεί κατά 27,6 % από το 2013 και αναμένεται να επανέλθουν στα προ της COVID-19 επίπεδα έως το 2024. Ωστόσο, μέχρι στιγμής, το ΣΕΔΕ της ΕΕ καλύπτει μόνο το 20 % περίπου των παγκόσμιων εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές. Εκτός από την τιμολόγηση του CO<sub>2</sub>, η καινοτομία και οι επενδύσεις είναι απαραίτητες για την αποδέσμευση των αεροπορικών μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα. Ωστόσο, λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα του, κανείς δεν ανέλαβε ευθύνη για τον τομέα και η δράση για τη βιωσιμότητα των αερομεταφορών θεωρήθηκε ανταγωνιστικό μειονέκτημα. Δεν μπορούμε πλέον να περιμένουμε την ανάληψη δράσης στο επίπεδο του ΔΟΠΑ, αλλά πρέπει η ΕΕ να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην προώθηση της ανάπτυξης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πιο δύσκολους τομείς για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, δεδομένου ότι ο εξηλεκτρισμός δεν θα είναι δυνατός για τις περισσότερες πτήσεις: θα χρειαστούμε χημικά προϊόντα με υψηλή ενεργειακή πυκνότητα. Και πάλι, η επιστήμη δείχνει τον δρόμο. Η χερσαία έκταση σε αυτόν τον πλανήτη δεν μπορεί να αυξηθεί, πόσο μάλλον η αρόσιμη γη για την ανάπτυξη βιομάζας που θα χρειαστεί για την παραγωγή τροφίμων για τους ανθρώπους. Ακόμη και τα προηγμένα βιοκαύσιμα είναι λιγοστά λόγω αυτού του περιορισμού, καθώς η αποτελεσματικότητα της φωτοσύνθεσης είναι πολύ

χαμηλότερη από 5 %. Επομένως, η μόνη βιώσιμη πορεία είναι η ανάπτυξη ανανεώσιμων καυσίμων με βάση την ηλιακή και την αιολική ενέργεια, τα οποία είναι διαθέσιμα σε αφθονία και έχουν πολύ υψηλότερη απόδοση ανά μονάδα επιφάνειας σε σύγκριση με τη βιομάζα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εγκρίνει το νομοθέτημα για το κλίμα και έχει αναλάβει τη δέσμευση να καταστεί κλιματικά ουδέτερη έως το 2050 το αργότερο. Η εν λόγω νομοθεσία πρέπει να προετοιμάσει το έδαφος για την κλιματική ουδετερότητα στις αεροπορικές μεταφορές. Επομένως, δεν θα πρέπει να παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε τεχνολογίες με περιορισμένες μόνο δυνατότητες απαλλαγής του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές των ορυκτών καυσίμων. Αντίθετα, χρειαζόμαστε μια αποφασιστική κίνηση προς καύσιμα μακράς πνοής, τα οποία θα φέρουν την Ευρωπαϊκή Ένωση στην πρώτη γραμμή της τεχνολογικής προόδου. Καθώς οι κλιματικές καταστροφές αυξάνονται σε ολόκληρο τον πλανήτη, όλο και περισσότερες χώρες θα αναλαμβάνουν δράση για το κλίμα με στόχο την αποφυγή ακόμη μεγαλύτερων ζημιών. Τότε είναι που η έγκαιρη δραστηριοποίηση και η τεχνολογική πρωτοπορία θα δώσουν στην ΕΕ προβάδισμα έναντι άλλων χωρών και θα προσφέρουν επιχειρηματικές ευκαιρίες για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

### **Οι προτεραιότητες της συντάκτριας γνωμοδότησης**

Η συντάκτρια γνωμοδότησης εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με την πρωτοβουλία «ReFuelEU Aviation» για τη θέσπιση υποχρέωσης του προμηθευτή καυσίμων αεριωθουμένων να εισάγει ένα αυξανόμενο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF). Ωστόσο, με μερίδιο SAF μόλις 63 % έως το 2050, η Επιτροπή δεν αποσκοπεί στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στον τομέα των αερομεταφορών και, επομένως, δεν ευθυγραμμίζεται ούτε με τους δικούς μας κλιματικούς στόχους της ΕΕ ούτε με τη συμφωνία του Παρισιού. Συνεπώς, η συντάκτρια γνωμοδότησης θα επιδιώξει 100 % μερίδιο SAF έως το 2040/2050.

### **Μείωση της εναέριας κυκλοφορίας**

Οι αεροπορικές μεταφορές, παρά τα προφανή πλεονεκτήματά τους, όπως η σύνδεση του κόσμου, η μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων με -θεωρούμενη κατά το παρελθόν- απίστευτη ταχύτητα, συνιστούν ένα από τα πιο αναποτελεσματικά μέσα μεταφοράς βάρους σε μεγάλες αποστάσεις. Επομένως, είναι σημαντικό να μειωθεί η εναέρια κυκλοφορία και υλοποιηθεί η στροφή σε πιο αποδοτικούς ενεργειακά και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές. Εάν το κοινωνικό και περιβαλλοντικό

κόστος συμπεριλαμβανόταν στις τιμές των εισιτηρίων, τουλάχιστον οι πτήσεις μικρών αποστάσεων, κάτω των 500 χιλιομέτρων, θα έπαιναν αμέσως να είναι οικονομικά βιώσιμες.

### **Επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού**

Η συντάκτρια γνωμοδότησης θεωρεί ότι το ισχύον κατώτατο όριο δεν είναι αρκετά φιλόδοξο και θα υποστηρίξει τη συμπερίληψη όλων των αερολιμένων στον κανονισμό με τουλάχιστον 300.000 επιβάτες ετησίως. Εφόσον συμπεριληφθούν οι 12 μεγαλύτεροι αερολιμένες στις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, ο κανονισμός θα καλύπτει το 99,2 % του συνολικού αριθμού επιβατών που ταξιδεύουν από αερολιμένα της ΕΕ.

### **Ποσοτώσεις και νέες τεχνολογίες**

Η συντάκτρια γνωμοδότησης θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση ποσοτώσεων για την παροχή κινήτρων στους επενδυτές και την επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Επιπλέον, ο κανονισμός δεν θα πρέπει να εξετάζει μόνο τις SAF αλλά και άλλες τεχνολογίες, όπως οι πτήσεις με ηλεκτρικά αεροσκάφη ή αεροσκάφη υδρογόνου.

## **ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ**

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τις ακόλουθες τροπολογίες:

### **Τροπολογία 1**

#### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(1) Τις τελευταίες δεκαετίες οι αεροπορικές μεταφορές διαδραμάτισαν **καίριο** ρόλο στην οικονομία της Ένωσης **και στην καθημερινή ζωή των πολιτών της Ένωσης, ως ένας από τους δυναμικότερους τομείς της οικονομίας της Ένωσης με τις καλύτερες επιδόσεις. Υπήρξε ισχυρή** κινητήρια δύναμη της

*Τροπολογία*

(1) Τις τελευταίες δεκαετίες οι αεροπορικές μεταφορές διαδραμάτισαν **σημαντικό** ρόλο στην οικονομία της Ένωσης. **Αφενός, υπήρξαν** κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, του εμπορίου και του τουρισμού, καθώς και της συνδεσιμότητας και της κινητικότητας τόσο για τις

οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, του εμπορίου και του τουρισμού, καθώς και της συνδεσιμότητας και της κινητικότητας τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τους πολίτες, **ιδιαίτερα στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της Ένωσης**. Η αύξηση των **υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών συνέβαλε σημαντικά στη βελτίωση της συνδεσιμότητας εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και υπήρξε σημαντική καταλυτική δύναμη για την οικονομία της Ένωσης**.

επιχειρήσεις όσο και για τους πολίτες· **οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίσης συμβάλει στην προώθηση της συνοχής, στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στη βελτίωση της συνδεσιμότητας, μεταξύ άλλων με τις νησιωτικές και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της ΕΕ, ιδίως όταν είναι δύσκολο ή αδύνατο να προσεγγιστούν με άλλα μέσα μεταφοράς, καθώς και με τρίτες χώρες**. Η αύξηση των αεροπορικών μεταφορών, **η οποία οφείλεται κυρίως στα ορυκτά καύσιμα και στη χαμηλή χρήση βιώσιμων καυσίμων, οδήγησε σε αύξηση των εκπομπών. Το 2018, ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών αντιπροσώπευε πάνω από το 13 % του συνόλου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης από τις μεταφορές και περίπου το 3,6 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης. Μία από τις πιο κρίσιμες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τομέας αυτός είναι η ανάγκη να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος. Αυτό θα επιτευχθεί μεταξύ άλλων μέσω κανονιστικών μέτρων**.

## Τροπολογία 2

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(1α) Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, η οποία εγκρίθηκε δυνάμει της σύμβασης-πλασίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή<sup>1α</sup> (η «συμφωνία του Παρισιού»), η Ένωση έχει θεσπίσει νομικές υποχρεώσεις μέσω του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1α</sup> («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050**

το αργότερο και την επίτευξη μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030. Επομένως, απαιτούνται διάφορα μέσα πολιτικής για να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε όλους τους οικονομικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των αερομεταφορών. Επί του παρόντος, η λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών εξαρτάται αποκλειστικά από ορυκτά καύσιμα αεριοθουμένων και ο αυξανόμενος αριθμός επιβατών έχει αυξήσει ταχέως τις καθарές εκπομπές του τομέα. Η συνολική επιβατική κίνηση στην Ευρώπη έχει υπερδιπλασιαστεί από το 1990. Εάν δεν υπάρξει περαιτέρω παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, οι αεροπορικές μεταφορές προβλέπεται να παραμείνουν σχεδόν εξ ολοκλήρου εξαρτώμενες από τα ορυκτά καύσιμα αεριοθουμένων έως το 2050 και οι εκπομπές CO<sub>2</sub> της ΕΕ από τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών προβλέπεται να αυξηθούν κατά 17 % έως το 2030 και ελαφρώς περισσότερο από 20 % έως το 2050, σε σχέση με το 2015, δηλαδή θα απέχουν πολύ από τους στόχους της Ένωσης.

---

*1<sup>α</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).*

### Τροπολογία 3

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

(2) Από το 2020 οι αεροπορικές μεταφορές ήταν ένας από τους τομείς που επλήγησαν περισσότερο από την κρίση λόγω της νόσου COVID-19. Με ορατή την προοπτική τερματισμού της πανδημίας, αναμένεται ότι η εναέρια κυκλοφορία θα αποκατασταθεί σταδιακά τα επόμενα έτη και θα επανέλθει στα προ κρίσης επίπεδα. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές από τον τομέα έχουν αυξηθεί από το 1990 και η τάση αύξησης των εκπομπών θα μπορούσε να επανέλθει καθώς ξεπερνούμε την πανδημία. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προετοιμαστούμε για το μέλλον και να προβούμε στις αναγκαίες προσαρμογές για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, η οποία θα συμβάλει στην επίτευξη των κλιματικών στόχων της Ένωσης, με υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας, ασφάλειας και προστασίας.

(2) Από το 2020 οι αεροπορικές μεταφορές ήταν ένας από τους τομείς που επλήγησαν περισσότερο από την κρίση λόγω της νόσου COVID-19. Με ορατή την προοπτική τερματισμού της πανδημίας, αναμένεται ότι η εναέρια κυκλοφορία θα αποκατασταθεί σταδιακά τα επόμενα έτη και θα επανέλθει στα προ κρίσης επίπεδα. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές από τον τομέα έχουν αυξηθεί από το 1990 και η τάση αύξησης των εκπομπών θα μπορούσε να επανέλθει καθώς ξεπερνούμε την πανδημία. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προετοιμαστούμε για το μέλλον και να προβούμε στις αναγκαίες προσαρμογές για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, η οποία θα συμβάλει **πλήρως** στην επίτευξη των κλιματικών στόχων της Ένωσης, **ιδίως στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας ως το 2050 το αργότερο**, με υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας, ασφάλειας και προστασίας.

#### Τροπολογία 4

##### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

**(2α) Η μείωση της συνολικής ζήτησης αεροπορικών καυσίμων αποτελεί αποτελεσματικό μέσο για τη μείωση των επιπτώσεων που έχουν οι πτήσεις στο κλίμα. Με τον κατάλληλο σχεδιασμό του μηχανισμού, θα μπορέσουν τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα να αποτελέσουν μεγαλύτερο μερίδιο του συνολικού εφοδιασμού του τομέα με καύσιμα. Τα μέτρα για την επίτευξη αυτής της μείωσης της συνολικής ζήτησης καυσίμων θα πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα εξοικονόμησης καυσίμων, μείωση των αποβλήτων καυσίμων και**



*υποχρεωτική κατάρτιση για τους πιλότους, και να δημιουργήσουν συνέργειες με άλλους τρόπους μεταφοράς για να διευκολυνθεί η στροφή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προς βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις, όπου υπάρχουν.*

## Τροπολογία 5

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(2β) Η γενική αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε όλους τους τομείς, πέραν του ενεργειακού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών, της ναυτιλίας και της αεροπορίας. Ειδικότερα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στις αποφάσεις πολιτικής, σχεδιασμού και επενδύσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη μηχανών μεγαλύτερης ενεργειακής αποδοτικότητας και βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ταχεία ανάπτυξη αεροσκαφών που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές ή με πράσινο υδρογόνο.*

## Τροπολογία 6

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(3) Η λειτουργία του τομέα των αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης καθορίζεται τόσο από τον διασυνοριακό χαρακτήρα του σε ολόκληρη την Ένωση όσο και από την παγκόσμια διάστασή του. Η εσωτερική αγορά αερομεταφορών αποτελεί έναν από τους πλέον

(3) Η λειτουργία του τομέα των αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης καθορίζεται τόσο από τον διασυνοριακό χαρακτήρα του σε ολόκληρη την Ένωση όσο και από την παγκόσμια διάστασή του. Η εσωτερική αγορά αερομεταφορών αποτελεί έναν από τους πλέον

ενοποιημένους τομείς στην Ένωση και διέπεται από ενιαίους κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά και τους όρους λειτουργίας. Η εξωτερική πολιτική αεροπορικών μεταφορών **διέπεται από κανόνες** που έχουν θεσπιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), καθώς και από ολοκληρωμένες πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ένωσης ή των κρατών μελών της και τρίτων χωρών.

ενοποιημένους τομείς στην Ένωση και διέπεται από ενιαίους κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά και τους όρους λειτουργίας. Η εξωτερική πολιτική αεροπορικών μεταφορών **πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διεργασίες** που έχουν θεσπιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), καθώς και από ολοκληρωμένες πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ένωσης ή των κρατών μελών της και τρίτων χωρών. **Για να δημιουργηθεί μια παγκόσμια αγορά βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, η Ένωση θα πρέπει να πρωτοστατήσει σε παγκόσμιο επίπεδο στη μετάβαση προς τη χρήση βιώσιμων καυσίμων και να συμμετάσχει σε διεθνείς διαπραγματεύσεις ώστε να εναρμονιστούν οι ορισμοί και τα πρότυπα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει και να δρομολογήσει διαπραγματεύσεις για υποχρεωτική ποσόστωση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στις παγκόσμιες αεροπορικές μεταφορές κατά τη Γενική Συνέλευση του ΔΟΠΑ.**

## Τροπολογία 7

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(4) Η αγορά αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων σε ολόκληρη την Ένωση, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς αεροπορικών μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι αερολιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα αερομεταφορών μπορούν να

*Τροπολογία*

(4) Η αγορά αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων **παγκοσμίως και** σε ολόκληρη την Ένωση, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς αεροπορικών μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι αερολιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα αερομεταφορών,

δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή οι αερολιμένες σε μειονεκτική θέση έναντι των εσωτερικών ή εξωτερικών ανταγωνιστών. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών και σε απώλεια αεροπορικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

*συμπεριλαμβανομένων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών που εμπλέκονται στον εφοδιασμό με καύσιμα*, μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή οι αερολιμένες σε μειονεκτική θέση έναντι των εσωτερικών ή εξωτερικών ανταγωνιστών. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών και σε απώλεια αεροπορικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

## Τροπολογία 8

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(5) Ειδικότερα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την αγορά αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης όσον αφορά τα αεροπορικά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οι διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών **και** να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό στην αγορά. Όταν υπάρχουν διαφορές στις τιμές των αεροπορικών καυσίμων μεταξύ ενωσιακών αερολιμένων ή μεταξύ ενωσιακών και μη ενωσιακών αερολιμένων, αυτό μπορεί να οδηγήσει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους όσον αφορά τον ανεφοδιασμό για οικονομικούς λόγους. Ο εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων των αεροσκαφών και οδηγεί σε περιττές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου, ο

*Τροπολογία*

(5) Ειδικότερα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την αγορά αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης όσον αφορά τα αεροπορικά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οι διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό στην αγορά **και να μειώσουν την ελκυστικότητα του τομέα των αεροπορικών μεταφορών για τους καταναλωτές**. Όταν υπάρχουν διαφορές στις τιμές των αεροπορικών καυσίμων μεταξύ ενωσιακών αερολιμένων ή μεταξύ ενωσιακών και μη ενωσιακών αερολιμένων, αυτό μπορεί να οδηγήσει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους όσον αφορά τον ανεφοδιασμό για οικονομικούς λόγους. Ο εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα αυξάνει την

εφοδιασμός των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με πλεονάζοντα καύσιμα υπονομεύει τις προσπάθειες της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος. Ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι σε θέση να χρησιμοποιούν ευνοϊκές τιμές αεροπορικών καυσίμων στην έδρα τους ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν παρόμοια δρομολόγια. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα και να είναι επιζήμιο για την αεροπορική συνδεσιμότητα. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα για την πρόληψη τέτοιων πρακτικών προκειμένου να αποφευχθεί η περιττή περιβαλλοντική ζημία, καθώς και για να αποκατασταθούν και να διατηρηθούν οι συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών.

κατανάλωση καυσίμων των αεροσκαφών και οδηγεί σε περιττές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου, ο εφοδιασμός των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με πλεονάζοντα καύσιμα υπονομεύει τις προσπάθειες της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος. Ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι σε θέση να χρησιμοποιούν ευνοϊκές τιμές αεροπορικών καυσίμων στην έδρα τους ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν παρόμοια δρομολόγια. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα και να είναι επιζήμιο για την αεροπορική συνδεσιμότητα. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα για την πρόληψη τέτοιων πρακτικών προκειμένου να αποφευχθεί η περιττή περιβαλλοντική ζημία, καθώς και για να αποκατασταθούν και να διατηρηθούν οι συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών.

## Τροπολογία 9

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(6) Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί κύριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτό επιβάλλει την εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης, σκοπός της οποίας είναι να διασφαλίζονται τόσο η αποτελεσματική λειτουργία των συστημάτων μεταφορών της Ένωσης όσο και η προστασία του περιβάλλοντος. Η βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών απαιτεί τη θέσπιση μέτρων για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις από ενωσιακούς αερολιμένες. Τα μέτρα αυτά αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για

*Τροπολογία*

(6) Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί κύριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτό επιβάλλει την εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης, σκοπός της οποίας είναι να διασφαλίζονται τόσο η αποτελεσματική λειτουργία των συστημάτων μεταφορών της Ένωσης όσο και η προστασία του περιβάλλοντος. Η βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών απαιτεί τη θέσπιση μέτρων για τη μείωση **τόσο** των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα **όσο και των εκπομπών πλην του CO<sub>2</sub>** από αεροσκάφη που εκτελούν πτήσεις από ενωσιακούς αερολιμένες **και την ανάπτυξη αποτελεσματικών**

το κλίμα έως το 2030 και το 2050.

*οικονομικών μέσων που διασφαλίζουν την πλήρη ενσωμάτωση του πραγματικού κόστους των εκπομπών από τον τομέα. Τα μέτρα αυτά αναμένεται να συμβάλουν οπωσδήποτε στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα έως το 2030 και το 2050, καθώς και στη προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας. Η μείωση της περιεκτικότητας των συμβατικών καυσίμων αεροσκαφών σε αρωματικές ενώσεις και θείο —ή άλλα μέτρα όπως η μείωση του ύψους πτήσης— όχι μόνο θα αποφέρουν οφέλη για το κλίμα μειώνοντας την αύξηση της θερμοκρασίας που προκαλείται από τα ίχνη συμπύκνωσης σε υψόμετρο, αλλά θα βελτιώσουν και την ποιότητα του αέρα γύρω από τους αερολιμένες. Η μείωση των αρωματικών ενώσεων και του θείου θα βελτιώσει επίσης την ποιότητα των καυσίμων και θα μειώσει το κόστος. Στην πραγματικότητα, η μείωση της περιεκτικότητας σε αρωματικές ενώσεις είναι μια απλή διεργασία διύλισης που μπορεί να εφαρμοστεί σήμερα. Τα μέτρα για τη μείωση των αρωματικών ενώσεων και του θείου θα πρέπει να βασίζονται σε επιστημονική εκτίμηση επιπτώσεων, λαμβανομένων υπόψη των περιβαλλοντικών τους οφελών καθώς και του αντικτύπου τους στη λειτουργία και την ασφάλεια των πτήσεων.*

## Τροπολογία 10

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(7) Η ανακοίνωση σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα<sup>10</sup>, την οποία εξέδωσε η Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2020, καθορίζει την πορεία δράσης για το σύστημα μεταφορών της ΕΕ ώστε να επιτύχει τον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό του και να καταστεί

*Τροπολογία*

(7) Η ανακοίνωση σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, την οποία εξέδωσε η Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2020, καθορίζει την πορεία δράσης για το σύστημα μεταφορών της ΕΕ ώστε να επιτύχει τον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό του και να καταστεί

ανθεκτικότερο. Η **απανθρακοποίηση** του τομέα των αερομεταφορών αποτελεί αναγκαία και απαιτητική διαδικασία, ιδίως σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, που επιδιώκονται στο πλαίσιο ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των αερομεταφορών, έχουν συμβάλει στη σημαντική μείωση των εκπομπών κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο, η παγκόσμια αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιείται με ταχύτερο ρυθμό από τις μειώσεις εκπομπών του τομέα. Μολονότι οι νέες τεχνολογίες αναμένεται να συμβάλουν στη μείωση της εξάρτησης των αερομεταφορών **μικρών αποστάσεων** από την ορυκτή ενέργεια **τις επόμενες δεκαετίες**, τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών προσφέρουν **τη μόνη** λύση για **σημαντική απανθρακοποίηση των** πτήσεων κάθε εμβέλειας, ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Ωστόσο, επί του παρόντος η δυνατότητα αυτή είναι σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητη.

ανθεκτικότερο. **Για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας, η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία καθορίζει την ανάγκη μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050 (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990). Η μείωση των εκπομπών CO2 και των εκπομπών πλην του CO2 του τομέα των αερομεταφορών αποτελεί αναγκαία και απαιτητική διαδικασία, ιδίως σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, που επιδιώκονται στο πλαίσιο ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των αερομεταφορών, έχουν συμβάλει στη σημαντική μείωση των εκπομπών κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο, η παγκόσμια αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιείται με ταχύτερο ρυθμό από τις μειώσεις εκπομπών του τομέα. Μολονότι οι νέες τεχνολογίες αναμένεται να συμβάλουν στη μείωση της εξάρτησης των αερομεταφορών από την ορυκτή ενέργεια **αρχής γενομένης από την επόμενη δεκαετία και οι νέες τεχνολογίες αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών, όπως τα ηλεκτρικά ή υδρογονοκίνητα αεροσκάφη, μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην εμπορική αεροπορία μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα**, τα βιώσιμα **προηγμένα βιοκαύσιμα ή συνθετικά** καύσιμα αεροσκαφών **θα μπορούσαν να** προσφέρουν **μια υποσχόμενη** λύση για **μετριασμό των εκπομπών** πτήσεων κάθε εμβέλειας, ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Ωστόσο, επί του παρόντος η δυνατότητα αυτή είναι σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητη.**

---

<sup>10</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος,

---

<sup>10</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος,

## Τροπολογία 11

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(7α) Δεδομένου ότι δεν είναι πιθανό ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών να καταστεί κλιματικά ουδέτερος βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι χρησιμοποιείται ο πλέον βιώσιμος τρόπος μεταφοράς τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, όπου είναι δυνατόν. Προκειμένου να διευκολυνθεί η στροφή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και άλλους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, το πρώτο βήμα θα ήταν η δημιουργία του απαραίτητου εργαλείου διαφάνειας ώστε οι πολίτες να μπορούν να κάνουν τεκμηριωμένες επιλογές σχετικά με το κατά πόσον υπάρχουν τέτοιοι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς για κάθε συγκεκριμένη πτήση μικρής απόστασης και κατά πόσον είναι ανταγωνιστικοί όσον αφορά τον χρόνο μετακίνησης. Για ορισμένες περιφερειακές περιοχές της Ένωσης, ενδέχεται να μην υπάρχουν διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις ή πραγματικά βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη το γεγονός αυτό κατά την κατάρτιση τέτοιου καταλόγου πτήσεων μικρών αποστάσεων.*

## Τροπολογία 12

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 β (νέα)

*(7β) Η έρευνα και η καινοτομία θα διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη βιώσιμων και συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών και στην ανάπτυξη παραγωγικής ικανότητας. Θα πρέπει να τεθεί αντίστοιχη επενδυτική προτεραιότητα με σαφήνεια στο πλαίσιο των σχετικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων της Ένωσης που καθορίζεται από την Επιτροπή.*

### Τροπολογία 13

#### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών είναι υγρά, υποκατάστατα καύσιμα, πλήρως εναλλάξιμα με συμβατικά αεροπορικά καύσιμα και συμβατά με τους υφιστάμενους κινητήρες αεροσκαφών. Διάφορες οδοί παραγωγής βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών έχουν πιστοποιηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο για χρήση στην πολιτική ή στρατιωτική αεροπορία. **Τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών** είναι έτοιμα από τεχνολογική άποψη να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές, ήδη σε πολύ βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Αναμένεται ότι θα αποτελέσουν σημαντικό μέρος του μείγματος καυσίμων για τις αερομεταφορές σε μεσοπρόθεσμο **και μακροπρόθεσμο** ορίζοντα. Επιπλέον, **με την υποστήριξη κατάλληλων διεθνών προτύπων για τα καύσιμα**, τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα **μπορούσαν να** συμβάλουν στη μείωση της περιεκτικότητας σε αρωματικές ενώσεις του τελικού καυσίμου που χρησιμοποιεί ένας φορέας εκμετάλλευσης, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτόν στη μείωση άλλων εκπομπών πλην των

Τροπολογία

(8) **Τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών είναι υγρά, αέρια, υποκατάστατα ή μη υποκατάστατα καύσιμα που μπορούν να αντικαταστήσουν τα ορυκτά αεροπορικά καύσιμα. Επί του παρόντος, τα πιο συνηθισμένα και ήδη προσβάσιμα** βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών είναι υγρά, υποκατάστατα καύσιμα, πλήρως εναλλάξιμα με συμβατικά αεροπορικά καύσιμα και συμβατά με τους υφιστάμενους κινητήρες αεροσκαφών. Διάφορες οδοί παραγωγής βιώσιμων **υποκατάστατων** καυσίμων αεροσκαφών έχουν πιστοποιηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο για χρήση στην πολιτική ή στρατιωτική αεροπορία. Είναι έτοιμα από τεχνολογική άποψη να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές, ήδη σε πολύ βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Αναμένεται ότι θα αποτελέσουν σημαντικό μέρος του μείγματος καυσίμων για τις αερομεταφορές σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. **Άλλες εναλλακτικές λύσεις παροχής ενέργειας για αεροσκάφη, όπως η ηλεκτρική ενέργεια ή το υγρό υδρογόνο, αναμένεται προοδευτικά να**



εκπομπών CO<sub>2</sub>. Άλλες εναλλακτικές λύσεις παροχής ενέργειας για αεροσκάφη, όπως η ηλεκτρική ενέργεια ή το υγρό υδρογόνο, αναμένεται να συμβάλουν σταδιακά στην απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών, αρχής γενομένης από τις πτήσεις μικρών αποστάσεων.

διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην υποκατάσταση της ορυκτής κηροζίνης για τις αεροπορικές μεταφορές, αρχής γενομένης από τις πτήσεις μικρών αποστάσεων. Επιπλέον, αυτά τα υποκατάστατα και μη υποκατάστατα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα συμβάλουν επίσης στη μείωση της περιεκτικότητας σε αρωματικές ενώσεις του τελικού καυσίμου που χρησιμοποιεί ένας φορέας εκμετάλλευσης, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτόν στη μείωση άλλων εκπομπών πλην των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

## Τροπολογία 14

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(10) Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών **ρυθμίζονται από τον ΔΟΠΑ. Ειδικότερα, ο ΔΟΠΑ θεσπίζει λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με τη βιωσιμότητα, την ιχνηλασιμότητα και τη λογιστική καταγραφή των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών για χρήση σε πτήσεις που καλύπτονται από το σύστημα** αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA). Μολονότι στο CORSIA παρέχονται κίνητρα και τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος των εργασιών σχετικά με τη σκοπιμότητα ενός μακροπρόθεσμου φιλόδοξου στόχου για τις διεθνείς αερομεταφορές, επί του παρόντος δεν υφίσταται υποχρεωτικό σύστημα για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στις διεθνείς πτήσεις. Οι ολοκληρωμένες πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της **ΕΕ** ή των κρατών μελών της και τρίτων χωρών περιλαμβάνουν κατά κανόνα διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος.

*Τροπολογία*

(10) Σε παγκόσμιο επίπεδο, **οι χώρες δεσμεύονται διπλωματικά να εγκρίνουν τρόπους πιστοποίησης και άλλες απαιτήσεις για τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών, καθώς και συναφείς στόχους, μέσω του ΔΟΠΑ. Στα παραπάνω συμπεριλαμβάνονται τα κριτήρια βιωσιμότητας που ενέκρινε πρόσφατα το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, το 2021, ώστε τα καύσιμα SAF να είναι επιλέξιμα για εξέταση στο πλαίσιο του συστήματος** αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA). Μολονότι στο CORSIA παρέχονται κίνητρα και τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος των εργασιών σχετικά με τη σκοπιμότητα ενός μακροπρόθεσμου φιλόδοξου στόχου για τις διεθνείς αερομεταφορές, επί του παρόντος δεν υφίσταται υποχρεωτικό σύστημα για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στις διεθνείς πτήσεις. Οι ολοκληρωμένες πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της

Ωστόσο, προς το παρόν, οι διατάξεις αυτές δεν επιβάλλουν στα συμβαλλόμενα μέρη δεσμευτικές απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

*Ένωσης* ή των κρατών μελών της και τρίτων χωρών περιλαμβάνουν κατά κανόνα διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, προς το παρόν, οι διατάξεις αυτές δεν επιβάλλουν στα συμβαλλόμενα μέρη δεσμευτικές απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

## Τροπολογία 15

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία και εκτελούν πτήσεις εμπορικών αερομεταφορών. Δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε αεροσκάφη όπως τα στρατιωτικά αεροσκάφη και τα αεροσκάφη που συμμετέχουν σε επιχειρήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα, έρευνας, διάσωσης, αρωγής σε περίπτωση καταστροφών ή για ιατρικούς σκοπούς, καθώς και σε τελωνειακές, αστυνομικές και πυροσβεστικές επιχειρήσεις. Πράγματι, οι πτήσεις που εκτελούνται υπό ανάλογες συνθήκες είναι εξαιρετικού χαρακτήρα και, ως τέτοιες, δεν μπορούν πάντοτε να προγραμματίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι τακτικές πτήσεις. Λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων τους, ενδέχεται να μην είναι πάντοτε σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καθώς ενδέχεται να συνιστούν περιττή επιβάρυνση. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την ενιαία αγορά αερομεταφορών της ΕΕ, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καλύπτει το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο της εμπορικής εναέριας κυκλοφορίας που πραγματοποιείται από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της **ΕΕ**. Ταυτόχρονα, προκειμένου να διασφαλιστεί

*Τροπολογία*

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία και εκτελούν πτήσεις εμπορικών αερομεταφορών, **μεταξύ άλλων στην ιδιωτική αεροπλοΐα και στις πτήσεις αναψυχής**. Δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε αεροσκάφη όπως τα στρατιωτικά αεροσκάφη και τα αεροσκάφη που συμμετέχουν σε επιχειρήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα, έρευνας, διάσωσης, αρωγής σε περίπτωση καταστροφών ή για ιατρικούς σκοπούς, καθώς και σε τελωνειακές, αστυνομικές και πυροσβεστικές επιχειρήσεις. Πράγματι, οι πτήσεις που εκτελούνται υπό ανάλογες συνθήκες είναι εξαιρετικού χαρακτήρα και, ως τέτοιες, δεν μπορούν πάντοτε να προγραμματίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι τακτικές πτήσεις. Λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων τους, ενδέχεται να μην είναι πάντοτε σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καθώς ενδέχεται να συνιστούν περιττή επιβάρυνση. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την ενιαία αγορά αερομεταφορών της ΕΕ, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καλύπτει το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο της εμπορικής εναέριας κυκλοφορίας που πραγματοποιείται από αερολιμένες που

η αεροπορική συνδεσιμότητα προς όφελος των πολιτών, των επιχειρήσεων και των περιφερειών της **ΕΕ**, είναι σημαντικό να αποφευχθεί η επιβολή αδικαιολόγητης επιβάρυνσης στις αερομεταφορές σε μικρούς αερολιμένες. Θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο ετήσιας αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευματικής μεταφοράς, κάτω από το οποίο οι αερολιμένες δεν θα καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό· ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το **95 %** της συνολικής κίνησης με αναχώρηση από αερολιμένες της Ένωσης. Για τους ίδιους λόγους, θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο για την απαλλαγή των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι υπόλογοι για πολύ μικρό αριθμό αναχωρήσεων από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της **ΕΕ**.

βρίσκονται στο έδαφος της **Ένωσης**. Ταυτόχρονα, προκειμένου να διασφαλιστεί η αεροπορική συνδεσιμότητα προς όφελος των πολιτών, των επιχειρήσεων και των περιφερειών της **Ένωσης**, είναι σημαντικό να αποφευχθεί η επιβολή αδικαιολόγητης επιβάρυνσης στις αερομεταφορές σε **πολύ** μικρούς αερολιμένες. Θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο ετήσιας αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευματικής μεταφοράς, κάτω από το οποίο οι αερολιμένες δεν θα καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. **Για τον ίδιο λόγο διασφάλισης της αεροπορικής συνδεσιμότητας, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων που βρίσκονται σε μικρά νησιά ή σε εξόχως απόκεντρες περιοχές —οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης— θα πρέπει να εξαιρεθούν από τις υποχρεώσεις SAF.** Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού θα πρέπει να καλύπτει —έως το **2050**— τουλάχιστον το **94 %** της συνολικής κίνησης με αναχώρηση από αερολιμένες της Ένωσης. Για τους ίδιους λόγους, θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο για την απαλλαγή των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι υπόλογοι για πολύ μικρό αριθμό αναχωρήσεων από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της Ένωσης. **Κάθε αερολιμένας της Ένωσης ή κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελεί πτήσεις από τέτοιους αερολιμένες θα μπορεί, ωστόσο, να επιλέξει ανά πάσα στιγμή να καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό και να αντιμετωπίζεται αναλόγως. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορεί να παρασχεθεί στήριξη από την Ένωση για την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών SAF στους εν λόγω αερολιμένες των νησιών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών που έχουν επιλέξει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.**

## Τροπολογία 16

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(16) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών με **υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας**, εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα πρέπει να στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών για τις αερομεταφορές σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, παράλληλα με την ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας. **Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να είναι επιλέξιμα τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών που παράγονται από πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ μέρη Α και Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών που παράγονται από πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ μέρος Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 είναι ουσιαστικής σημασίας, ως η πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία που είναι διαθέσιμη επί του παρόντος για την απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.**

## Τροπολογία 17

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

*Τροπολογία*

(16) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών με εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών, **με προτεραιότητα στα καύσιμα που διαθέτουν το υψηλότερο δυναμικό βιωσιμότητας**. Με τον τρόπο αυτόν, θα πρέπει να στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών για τις αερομεταφορές σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, παράλληλα με την ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

**(16α) Η ανάπτυξη και η παραγωγή βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών πρέπει να αυξηθούν εκθετικά τα επόμενα έτη. Η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επενδύσουν στην έρευνα και την παραγωγή έργων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, διότι αποτελούν ευκαιρία από περιβαλλοντική και βιομηχανική άποψη. Η παραγωγή βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών θα πρέπει να συγκεντρωθεί εντός της Ένωσης και να δημιουργήσει ευκαιρίες στους τομείς της βιομηχανίας, της εργασίας και της έρευνας σε όλα τα κράτη μέλη.**

## Τροπολογία 18

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18) Είναι αναγκαία η θέσπιση ενιαίου, σαφούς **και** αυστηρού πλαισίου βιωσιμότητας για την παροχή ασφάλειας στους παράγοντες των κλάδων των αερομεταφορών και των καυσίμων, σχετικά με την επιλεξιμότητα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών βάσει του παρόντος κανονισμού. Για να διασφαλιστεί η συνέπεια με άλλες συναφείς πολιτικές της ΕΕ, η επιλεξιμότητα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών θα πρέπει να καθορίζεται σύμφωνα με τη συμμόρφωση με τα κριτήρια βιωσιμότητας του άρθρου 29 της οδηγίας 2018/2001<sup>12</sup>.

(18) Είναι αναγκαία η θέσπιση ενιαίου, σαφούς, αυστηρού **και μακρόπνοου** πλαισίου βιωσιμότητας για την παροχή ασφάλειας **δικαίου** στους παράγοντες των κλάδων των αερομεταφορών και των καυσίμων, σχετικά με την επιλεξιμότητα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών βάσει του παρόντος κανονισμού. Για να διασφαλιστεί η συνέπεια με άλλες συναφείς πολιτικές της ΕΕ, η επιλεξιμότητα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών θα πρέπει να καθορίζεται σύμφωνα με τη συμμόρφωση με τα κριτήρια βιωσιμότητας του άρθρου 29 της οδηγίας 2018/2001<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

## Τροπολογία 19

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(19) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να ανταγωνίζονται βάσει ίσων ευκαιριών όσον αφορά την πρόσβαση σε βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών. Για να αποφευχθούν τυχόν στρεβλώσεις στην αγορά αεροπορικών υπηρεσιών, όλοι οι ενωσιακοί αερολιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφοδιάζονται με ενιαία ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Μολονότι η αγορά είναι ελεύθερη να προμηθεύει και να χρησιμοποιεί μεγαλύτερες ποσότητες βιώσιμων καυσίμων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα υποχρεωτικά ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών είναι τα ίδια σε όλους τους καλυπτόμενους αερολιμένες. Αντικαθιστά κάθε απαίτηση που θεσπίζεται άμεσα ή έμμεσα σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων να χρησιμοποιούν ή να προμηθεύουν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών με διαφορετικούς στόχους από εκείνους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Προκειμένου να δημιουργηθεί σαφές και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη της αγοράς και η διάδοση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών καυσίμων με δυναμικό ανάπτυξης για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει σταδιακά αυξανόμενα ελάχιστα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων με την πάροδο του χρόνου. Είναι απαραίτητος ο καθορισμός ειδικής επιμέρους υποχρέωσης για τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα

*Τροπολογία*

(19) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να ανταγωνίζονται βάσει ίσων ευκαιριών όσον αφορά την πρόσβαση σε βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών. Για να αποφευχθούν τυχόν στρεβλώσεις στην αγορά αεροπορικών υπηρεσιών, όλοι οι ενωσιακοί αερολιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφοδιάζονται με ενιαία ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Μολονότι η αγορά είναι ελεύθερη να προμηθεύει και να χρησιμοποιεί μεγαλύτερες ποσότητες βιώσιμων καυσίμων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα υποχρεωτικά ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών είναι τα ίδια σε όλους τους καλυπτόμενους αερολιμένες, ***συμπεριλαμβανομένων εκείνων που βρίσκονται σε νησιά ώστε να λαμβάνεται υπόψη η κρισιμότητα των αεροπορικών δρομολογίων που συνδέουν τα νησιά με τα ηπειρωτικά εδάφη.*** Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά κάθε απαίτηση που θεσπίζεται άμεσα ή έμμεσα σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων να χρησιμοποιούν ή να προμηθεύουν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών με διαφορετικούς στόχους από εκείνους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Προκειμένου να δημιουργηθεί σαφές και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη της αγοράς και η διάδοση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών καυσίμων με δυναμικό ανάπτυξης για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, ο παρών

λόγω του σημαντικού δυναμικού απανθρακοποίησης που έχουν τα εν λόγω καύσιμα και λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος εκτιμώμενου κόστους παραγωγής τους. Όταν παράγονται από ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια και άνθρακα που δεσμεύεται απευθείας από την ατμόσφαιρα, τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα μπορούν να επιτύχουν μείωση των εκπομπών σε ποσοστό έως και 100 % σε σύγκριση με τα συμβατικά αεροπορικά καύσιμα. Έχουν επίσης αξιοσημείωτα πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλα είδη βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών όσον αφορά την αποδοτική χρήση των πόρων (ειδικότερα όσον αφορά τις ανάγκες σε νερό) της διεργασίας παραγωγής. Ωστόσο, το κόστος παραγωγής των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων υπολογίζεται επί του παρόντος σε επίπεδο τριπλάσιο έως εξαπλάσιο της τιμής αγοράς των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει ειδική επιμέρους υποχρέωση για την εν λόγω τεχνολογία. **Άλλοι τύποι συνθετικών καυσίμων, όπως τα συνθετικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που επιτυγχάνουν υψηλές μειώσεις εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, θα μπορούσαν να εξεταστούν για να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατά τη διάρκεια μελλοντικών αναθεωρήσεων, όταν τα εν λόγω καύσιμα οριστούν στην οδηγία για την ανανεώσιμη ενέργεια.**

## Τροπολογία 20

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(22) **Οι αερολιμένες** που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι παρέχονται όλες οι αναγκαίες υποδομές για την παράδοση, την

κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει σταδιακά αυξανόμενα ελάχιστα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων με την πάροδο του χρόνου. Είναι απαραίτητος ο καθορισμός ειδικής επιμέρους υποχρέωσης για τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα λόγω του σημαντικού δυναμικού απανθρακοποίησης που έχουν τα εν λόγω καύσιμα και λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος εκτιμώμενου κόστους παραγωγής τους. Όταν παράγονται από ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια και άνθρακα που δεσμεύεται απευθείας από την ατμόσφαιρα, τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα μπορούν να επιτύχουν μείωση των εκπομπών σε ποσοστό έως και 100 % σε σύγκριση με τα συμβατικά αεροπορικά καύσιμα. Έχουν επίσης αξιοσημείωτα πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλα είδη βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών όσον αφορά την αποδοτική χρήση των πόρων (ειδικότερα όσον αφορά τις ανάγκες σε νερό) της διεργασίας παραγωγής. Ωστόσο, το κόστος παραγωγής των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων υπολογίζεται επί του παρόντος σε επίπεδο τριπλάσιο έως εξαπλάσιο της τιμής αγοράς των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει ειδική επιμέρους υποχρέωση για την εν λόγω τεχνολογία.

*Τροπολογία*

(22) **Τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στον εφοδιασμό με καύσιμα και** καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι

αποθήκευση και τον ανεφοδιασμό βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, ώστε να μην αποτελούν εμπόδιο όσον αφορά τη διάδοση των εν λόγω βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Αν χρειαστεί, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από ενωσιακό αερολιμένα να **παρέχει** πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες υποδομές που καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη διανομή και τον ανεφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών. Ο ρόλος του Οργανισμού θα πρέπει να παρέχει στους αερολιμένες και στις αεροπορικές εταιρείες τη δυνατότητα να διαθέτουν κοινό εστιακό σημείο, σε περίπτωση που απαιτούνται τεχνικές διευκρινίσεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα των υποδομών καυσίμων.

παρέχονται όλες οι αναγκαίες υποδομές για την παράδοση, την αποθήκευση και τον ανεφοδιασμό βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, ώστε να μην αποτελούν εμπόδιο όσον αφορά τη διάδοση των εν λόγω βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. **Η υποχρέωση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την παροχή δυναμικότητας υποδομών ηλεκτρικής επαναφόρτισης και δυναμικότητας υποδομών ανεφοδιασμού με υδρογόνο, ανάλογα με τη χρήση ηλεκτρικών αεροσκαφών και αεροσκαφών που κινούνται με ανανεώσιμο υδρογόνο.** Αν χρειαστεί, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από **τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στον εφοδιασμό με καύσιμα** σε ενωσιακό αερολιμένα να **παρέχουν** πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες υποδομές που καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη διανομή και τον ανεφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών. Ο ρόλος του Οργανισμού θα πρέπει να παρέχει στους αερολιμένες και στις αεροπορικές εταιρείες τη δυνατότητα να διαθέτουν κοινό εστιακό σημείο, σε περίπτωση που απαιτούνται τεχνικές διευκρινίσεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα των υποδομών καυσίμων.

## Τροπολογία 21

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(22α) Πολλοί αερολιμένες της Ένωσης προμηθεύονται αεροπορικά καύσιμα κυρίως μέσω αγωγών από διωλιστήρια ή μονάδες ανάμειξης, όπου πρέπει να πραγματοποιείται ανάμειξη SAF για να πληρούνται οι προδιαγραφές ασφάλειας και βιωσιμότητας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να επιτρέπουν τη συνεχή και αδιάλειπτη πρόσβαση των προμηθευτών**



*αεροπορικών καυσίμων σε υποδομές καυσίμων πολιτικών αεροπορικών μεταφορών για τον εφοδιασμό τόσο με συμβατικά καύσιμα αεροσκαφών όσο και με καύσιμα αεροσκαφών που περιέχουν μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Η παράδοση SAF σε αερολιμένες της Ένωσης σε επαρκείς ποσότητες —ώστε να τηρούνται οι διατάξεις του παραρτήματος I— με εναλλακτικά μέσα, όπως οδικώς/με φορτηγό από διωλιστήρια και μονάδες ανάμειξης, είναι ανέφικτη από υλικοτεχνικής και πρακτικής πλευράς, καθώς και από πλευράς κόστους και κυρώσεων για το CO<sub>2</sub>. Θα είναι σημαντικό να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω αγωγοί επιπλέον των αγωγών που ανήκουν σε προμηθευτές καυσίμων — όπου υπάρχουν— καθώς και οι ήδη υφιστάμενες σιδηροδρομικές υποδομές, προκειμένου να παραδίδονται τα ελάχιστα SAF που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού.*

## Τροπολογία 22

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(26α) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προωθεί μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των αερομεταφορών. Θα πρέπει να διατίθενται πληροφορίες στους χρήστες αεροπορικών υπηρεσιών σχετικά με τις εκπομπές κύκλου ζωής των αερολιμένων, των υπηρεσιών αερολιμένων και των πτήσεων, μεταξύ άλλων σχετικά με τη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, ώστε να μπορούν να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με τις μεταφορικές τους ανάγκες και τις σχετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.*

## Τροπολογία 23

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(29) Οι κυρώσεις για τους προμηθευτές που δεν πληρούν τους στόχους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να συμπληρώνονται με την υποχρέωσή τους να προμηθεύουν την αγορά με το έλλειμμα εκπλήρωσης της ποσόστωσης το επόμενο έτος.

*Τροπολογία*

(29) **Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή προστίμων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της διανομής και της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και συναφών νέων τεχνολογιών στον τομέα των αερομεταφορών και να βοηθούν τους αερομεταφορείς να επιτύχουν τους κλιματικούς και περιβαλλοντικούς στόχους τους. Για τον σκοπό αυτό, τα εν λόγω έσοδα θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.** Οι κυρώσεις για τους προμηθευτές που δεν πληρούν τους στόχους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να συμπληρώνονται με την υποχρέωσή τους να προμηθεύουν την αγορά με το έλλειμμα εκπλήρωσης της ποσόστωσης το επόμενο έτος.

## Τροπολογία 24

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(31) **Θα πρέπει να προβλέπεται μεταβατική περίοδος 5 ετών, ώστε να δοθεί εύλογο χρονικό διάστημα στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων, στους ενωσιακούς αερολιμένες και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ώστε να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες τεχνολογικές και υλικοτεχνικές επενδύσεις. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, τα αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν υψηλότερα μερίδια βιώσιμων**

*Τροπολογία*

*διαγράφεται*

*καυσίμων αεροσκαφών μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντιστάθμιση χαμηλότερων μεριδίων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών ή για τη μειωμένη διαθεσιμότητα συμβατικών αεροπορικών καυσίμων σε άλλους αερολιμένες.*

## Τροπολογία 25

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 32 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(32α) Η σταδιακή εισαγωγή της χρήσης ηλεκτροκίνητων αεροσκαφών και η αυξημένη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας στον τομέα των αερομεταφορών μπορούν στο μέλλον να οδηγήσουν σε έλλειμμα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές για τον εν λόγω τομέα. Εάν, κατά την επανεξέταση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή αξιολογήσει το έλλειμμα αυτό, μπορεί να προτείνει, στο πλαίσιο της εν λόγω επανεξέτασης, να προσαρμοστεί αναλόγως ο ορισμός των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων.**

## Τροπολογία 26

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 1 – εδάφιο 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει εναρμονισμένους κανόνες για τη διάδοση και την προμήθεια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

*Τροπολογία*

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει εναρμονισμένους κανόνες για τη διάδοση και την προμήθεια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, **μεταξύ άλλων με τη θέσπιση υποχρεώσεων για τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων να παρέχουν μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, την υποχρέωση ανεφοδιασμού για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις υποχρεώσεις των**

*αερολιμένων της Ένωσης να παρέχουν τις αναγκαίες υποδομές.*

## Τροπολογία 27

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «ενωσιακός αερολιμένας»: αερολιμένας κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 2) της οδηγίας 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>13</sup>, όπου η επιβατική κίνηση υπερέβη το 1 εκατομμύριο επιβάτες ή όπου η εμπορευματική κίνηση υπερέβη τους 100 000 τόνους κατά την περίοδο αναφοράς, και δεν βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

---

<sup>13</sup> Οδηγία 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη.

## Τροπολογία 28

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους»: πρόσωπο που εκτέλεσε τουλάχιστον 729 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες κατά την περίοδο αναφοράς ή, όταν το εν λόγω πρόσωπο δεν μπορεί να προσδιοριστεί, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους·

*Τροπολογία*

— «ενωσιακός αερολιμένας»: **πολιτικός** αερολιμένας κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 1) της οδηγίας 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Οδηγία 2009/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη.

*Τροπολογία*

— «φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους»: πρόσωπο που εκτέλεσε τουλάχιστον 52 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες κατά την περίοδο αναφοράς ή, όταν το εν λόγω πρόσωπο δεν μπορεί να προσδιοριστεί, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους·

## Τροπολογία 29

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- **«οντότητα υπεύθυνα για τη διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών»:** ενωσιακός αερολιμένας, προμηθευτής καυσίμων ή ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο ζ) της οδηγίας 96/67/ΕΚ, υπεύθυνος για τις υποδομές που είναι απαραίτητες για την παράδοση και την αποθήκευση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και για τον ανεφοδιασμό με αυτά τα καύσιμα·

## Τροπολογία 30

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

— «πτήση εμπορικής αερομεταφοράς»: πτήση που εκτελείται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης, ή πτήσεις ιδιωτικής αεροπλοΐας·

— «πτήση εμπορικής αερομεταφοράς»: πτήση που εκτελείται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης, ή πτήσεις ιδιωτικής αεροπλοΐας **ή πτήσεις αναψυχής·**

## Τροπολογία 31

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- **«πτήση αναψυχής»:** χρήση αεροσκάφους για προσωπικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς που δεν συνδέονται με επιχειρηματική ή επαγγελματική χρήση·

## Τροπολογία 32

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- «**πτήση μικρών αποστάσεων**»: **πτήση απευθείας ή με ανταπόκριση, για την οποία η απόσταση μεταξύ του αρχικού αερολιμένα αναχώρησης και του τελικού προορισμού είναι μικρότερη από 1 000 km σε ευθεία γραμμή.**

## Τροπολογία 33

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3 γ (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- «**βιώσιμη εναλλακτική λύση έναντι των πτήσεων μικρών αποστάσεων**»: **επιβάτες και εμπορεύματα μπορούν να ταξιδεύουν με πιο βιώσιμο προγραμματισμένο μέσο μαζικής μεταφοράς και με ανταγωνιστικό χρόνο ταξιδιού προς έναν προορισμό που εξυπηρετείται από πτήση μικρής απόστασης.**

## Τροπολογία 34

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 3 δ (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

- «**ιδιωτική αεροπλοΐα**»: **η εκμετάλλευση ή χρήση αεροσκαφών από εταιρείες ή άτομα με σκοπό τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων στο πλαίσιο διεξαγωγής των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους, χωρίς πρόσβαση για το κοινό εν γένει και με κυβερνήτες πρόσωπα που έχουν τουλάχιστον έγκυρη άδεια εμπορικού κυβερνήτη και**

## Τροπολογία 35

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών» (SAF): τα **υποκατάστατα** αεροπορικά καύσιμα τα οποία είναι είτε συνθετικά αεροπορικά καύσιμα, προηγμένα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, είτε βιοκαύσιμα παραγόμενα από τις πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ μέρος Β της εν λόγω οδηγίας, και τα οποία πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στο άρθρο 29 παράγραφοι 2 έως 7 της εν λόγω οδηγίας και πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας·

*Τροπολογία*

— «βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών» (SAF): τα αεροπορικά καύσιμα τα οποία είναι είτε συνθετικά αεροπορικά καύσιμα, προηγμένα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, είτε βιοκαύσιμα παραγόμενα από τις πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ μέρος Β της εν λόγω οδηγίας, και τα οποία πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στο άρθρο 29 παράγραφοι 2 έως 7 της εν λόγω οδηγίας και πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας·

## Τροπολογία 36

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – περίπτωση 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

— «συνθετικά αεροπορικά καύσιμα»: καύσιμα τα οποία είναι ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, και τα οποία χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές·

*Τροπολογία*

— «συνθετικά αεροπορικά καύσιμα»: καύσιμα τα οποία είναι ανανεώσιμα **υγρά ή αέρια** καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, **ή, με την επιφύλαξη του άρθρου 14, ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001**, και τα οποία χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές· **για τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα που χρειάζονται άνθρακα, ο εν λόγω άνθρακας θα προέρχεται κατά προτίμηση από άμεση δέσμευση από τον αέρα·**

## Τροπολογία 37

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – περίπτωση 9 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

— «**ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας**» ή «**ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια**»: η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·

## Τροπολογία 38

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – περίπτωση 9 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

— «**υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας**» ή «**ανανεώσιμο υδρογόνο**»: το υδρογόνο που παράγεται από ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια ή από καύσιμα που είναι ανανεώσιμα υγρά ή αέρια μη βιολογικής προέλευσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·

## Τροπολογία 39

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε **κάθε** ενωσιακό αερολιμένα περιέχουν ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, **συμπεριλαμβανομένου ελάχιστου μεριδίου**

**1. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2029**, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε ενωσιακό αερολιμένα, **ο οποίος καλύπτεται από τον παρόντα**



*συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.*

*κανονισμό, δεν βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή που αναφέρεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και στον οποίον η μεταφορά επιβατών υπερέβαινε τους 700 000 επιβάτες ή η εμπορευματική μεταφορά υπερέβαινε τους 20 000 τόνους κατά την περίοδο αναφοράς, περιέχουν ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, σύμφωνα με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.*

## **Τροπολογία 40**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – εδάφιο 1 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*1α. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 14, από την 1η Ιανουαρίου 2030 έως την 31η Δεκεμβρίου 2049, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα που δεν βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και στον οποίον η μεταφορά επιβατών υπερέβαινε τους 500 000 επιβάτες ή η εμπορευματική μεταφορά υπερέβαινε τους 20 000 τόνους κατά την περίοδο αναφοράς, περιέχουν ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου ελάχιστου μεριδίου συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.*

## **Τροπολογία 41**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 4 – εδάφιο 1 β (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*1β. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 14, από την 1η Ιανουαρίου 2035 έως την 31η Δεκεμβρίου 2049, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα που δεν βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και στον οποίον η μεταφορά επιβατών υπερέβαινε τους 50 000 επιβάτες ή η εμπορευματική μεταφορά υπερέβαινε τους 10 000 τόνους κατά την περίοδο αναφοράς, περιέχουν ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου ελάχιστου μεριδίου συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα I.*

**Τροπολογία 42**

**Πρόταση κανονισμού**  
**Άρθρο 4 – εδάφιο 1 γ (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*1γ. Αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης ή φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που λειτουργεί από αερολιμένες της Ένωσης, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εδαφίων 1 ή 2, μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να αντιμετωπιστεί ως ενωσιακός αερολιμένας ή φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών, αντίστοιχα, βάσει του παρόντος κανονισμού. Ο εν λόγω αερολιμένας ή ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να*

*ενημερώσει σχετικά τον Οργανισμό και τις αρμόδιες αρχές.*

#### **Τροπολογία 43**

##### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – εδάφιο 2 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*2α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να επιτρέψουν τη συνεχή και αδιάλειπτη πρόσβαση των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων σε υποδομές καυσίμων πολιτικών αεροπορικών μεταφορών για τον εφοδιασμό όλων των ενωσιακών αερολιμένων τόσο με συμβατικά καύσιμα αεροσκαφών όσο και με καύσιμα αεροσκαφών που περιέχουν μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σύμφωνα με το παράρτημα I.*

#### **Τροπολογία 44**

##### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

##### **Άρθρο 4α**

*Μείωση των επιπτώσεων των καυσίμων αεριωθουμένων πλην των εκπομπών CO<sub>2</sub>*

- 1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2024 και στη συνέχεια ανά τριετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία αξιολογεί τις πιθανές πορείες και την πρόοδο που σημειώνουν οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων προς τη μείωση και την πλήρη κατάργηση εν τέλει των αρωματικών ενώσεων και του θείου στα συμβατικά καύσιμα.*
- 2. Η Επιτροπή συνοδεύει, κατά περίπτωση, τις εκθέσεις της που αναφέρονται στην παράγραφο 1 με*

*νομοθετικές προτάσεις για τη μείωση και την πλήρη κατάργηση εν τέλει των αρωματικών ενώσεων και του θείου στα αεροπορικά καύσιμα. Οι εκθέσεις δημοσιοποιούνται.*

## Τροπολογία 45

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τροπολογία

#### Άρθρο 5α

##### *Διαφάνεια για τις πτήσεις μικρών αποστάσεων*

*1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2023, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με συγκριτικούς παράγοντες μεταξύ πτήσεων μικρών αποστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη διάφορα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, και εναλλακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι παράγοντες αυτοί καλύπτουν τουλάχιστον το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, και ιδίως τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά επιβάτη και ανά διανυθέν χιλιόμετρο, τον θόρυβο, το κόστος, την προσέγγιση βάσει του κύκλου ζωής, τον ανταγωνιστικό χρόνο ταξιδιού, καθώς και τη συνδεσιμότητα και τη διαθεσιμότητα.*

*2. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνει ειδικότερα κατάλογο όλων των πτήσεων μικρών αποστάσεων για τις οποίες υπάρχει βιώσιμη εναλλακτική λύση, που αναχώρησαν από κάθε αερολιμένα της Ένωσης κατά το προηγούμενο έτος. Η Επιτροπή παρέχει εκτίμηση των τυπικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για κάθε πτήση μικρών αποστάσεων για την οποία υπάρχει βιώσιμη εναλλακτική λύση, καθώς και κάθε βιώσιμη εναλλακτική λύση, και τη μέση διάρκεια*

*του ταξιδιού για κάθε τρόπο μεταφοράς. Ο κατάλογος αυτός λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι τα αεροπορικά δρομολόγια που συνδέουν τους αερολιμένες των νησιών με τους ηπειρωτικούς αερολιμένες είναι κρίσιμης σημασίας για τη συνδεσιμότητα των πολιτών των νησιών και για τις οικονομίες των νησιών.*

*3. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι τόσο η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 όσο και ο κατάλογος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 δημοσιοποιούνται στο διαδίκτυο.*

*4. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχουν στους πελάτες τους, πριν αυτοί πραγματοποιήσουν την κράτησή τους, πληροφορίες για το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου —ανά επιβάτη και ανά διανυθέν χιλιόμετρο— της πτήσης σε σύγκριση με τις βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις για την εν λόγω κράτηση όταν παρέχονται από την Επιτροπή δυνάμει των παραγράφων 1 και 2 και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 80/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, όσον αφορά κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου.*

## Τροπολογία 46

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – εδάφιο 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Οι ενωσιακοί αερολιμένες λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνουν την πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε **αεροπορικά** καύσιμα που **περιέχουν μερίδια βιώσιμων καυσίμων** αεροσκαφών σύμφωνα με το παράρτημα I

*Τροπολογία*

Οι ενωσιακοί αερολιμένες **ή οποιεσδήποτε άλλες οντότητες υπεύθυνες για τη διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών** λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνουν την πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε **βιώσιμα**

και παρέχουν τις αναγκαίες υποδομές για την παράδοση, την αποθήκευση και τον ανεφοδιασμό των εν λόγω καυσίμων.

καύσιμα αεροσκαφών σύμφωνα με το παράρτημα Ι και παρέχουν τις αναγκαίες υποδομές για την παράδοση, την αποθήκευση και τον ανεφοδιασμό των εν λόγω καυσίμων, **καθώς και για το υδρογόνο και την ηλεκτρική ισχύ, επαναφόρτιση, ανεφοδιασμό αεροσκαφών, σύμφωνα με το [άρθρο 13 του κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].**

## Τροπολογία 47

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – εδάφιο 1 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Οι αερολιμένες της Ένωσης ή οποιεσδήποτε άλλες οντότητες υπεύθυνες για τη διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών διασφαλίζουν ότι όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης μικρών αεροσκαφών, μπορούν να καλύψουν την οικεία ζήτηση για βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών.***

## Τροπολογία 48

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – εδάφιο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

Όταν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναφέρουν δυσκολίες στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) όσον αφορά την πρόσβαση σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα λόγω έλλειψης επαρκών αερολιμενικών υποδομών, ο Οργανισμός **μπορεί να**

Όταν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναφέρουν δυσκολίες στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) όσον αφορά την πρόσβαση σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα λόγω έλλειψης επαρκών αερολιμενικών υποδομών, ο Οργανισμός **ζητά χωρίς**

**ζητήσει** από τον ενωσιακό αερολιμένα να παράσχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με την παράγραφο 1. Ο οικείος ενωσιακός αερολιμένας παρέχει τις πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

**αδικαιολόγητη καθυστέρηση** από τον ενωσιακό αερολιμένα **ή από οποιαδήποτε άλλη οντότητα υπεύθυνη για τη διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών** να παράσχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με την παράγραφο 1. Ο οικείος ενωσιακός αερολιμένας **ή η οντότητα** παρέχει τις πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

## Τροπολογία 49

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – εδάφιο 3

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Ο Οργανισμός αξιολογεί τις ληφθείσες πληροφορίες και ενημερώνει την Επιτροπή αν οι πληροφορίες αυτές επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι **ο ενωσιακός αερολιμένας** δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του. Οι ενωσιακοί αερολιμένες λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της έλλειψης επαρκών αερολιμενικών υποδομών εντός 5 ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού **ή μετά το έτος κατά το οποίο υπερβαίνουν ένα από τα κατώτατα όρια του άρθρου 3 στοιχείο α).**

*Τροπολογία*

Ο Οργανισμός αξιολογεί τις ληφθείσες πληροφορίες και ενημερώνει την Επιτροπή αν οι πληροφορίες αυτές επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι **η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών** δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, η αρχή του οικείου κράτους μέλους επιβάλλει πρόστιμο στην εν λόγω οντότητα σύμφωνα με το άρθρο 11.

Οι ενωσιακοί αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της έλλειψης επαρκών αερολιμενικών υποδομών εντός δύο ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. **Οι ενωσιακοί αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση της έλλειψης επαρκών αερολιμενικών υποδομών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2028. Οι ενωσιακοί αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τον εντοπισμό και την**

*αντιμετώπιση της έλλειψης επαρκών  
αερολιμενικών υποδομών πριν από την 1η  
Ιανουαρίου 2033.*

## **Τροπολογία 50**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*γ α) το ποσοστό κάθε τύπου βιώσιμου  
αεροπορικού καυσίμου που περιέχεται σε  
κάθε παρτίδα συμβατικού αεροπορικού  
καυσίμου η οποία παρέχεται σε κάθε  
ενωσιακό αερολιμένα·*

## **Τροπολογία 51**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(1) Τα κράτη μέλη ορίζουν την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και για την επιβολή προστίμων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ενωσιακούς αερολιμένες **και** προμηθευτές καυσίμων. Τα κράτη μέλη πληροφορούν σχετικά την Επιτροπή.

(1) Τα κράτη μέλη ορίζουν την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και για την επιβολή προστίμων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ενωσιακούς αερολιμένες, προμηθευτές καυσίμων **και οποιεσδήποτε άλλες οντότητες υπεύθυνες για τη διαχείριση της λειτουργίας των υποδομών**. Τα κράτη μέλη πληροφορούν σχετικά την Επιτροπή.

## **Τροπολογία 52**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 7**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(7) Τα κράτη μέλη διαθέτουν το αναγκαίο νομικό και διοικητικό πλαίσιο σε

7. Τα κράτη μέλη διαθέτουν το αναγκαίο νομικό και διοικητικό πλαίσιο σε



εθνικό επίπεδο για να διασφαλίζουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και την είσπραξη των διοικητικών προστίμων. Τα κράτη μέλη μεταφέρουν το ποσό που εισπράττουν μέσω των εν λόγω διοικητικών προστίμων ως συνεισφορά στον επενδυτικό μηχανισμό πράσινης μετάβασης InvestEU, ως συμπλήρωμα της εγγύησης της ΕΕ.

## Τροπολογία 53

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

εθνικό επίπεδο για να διασφαλίζουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και την είσπραξη των διοικητικών προστίμων. Τα κράτη μέλη μεταφέρουν το ποσό που εισπράττουν μέσω των εν λόγω προστίμων ως συνεισφορά **στο ταμείο που αναφέρεται στο άρθρο 11α.**

*Τροπολογία*

### **Άρθρο 11α**

#### **Κατανομή του ποσού των ποινών για τη στήριξη των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών**

- 1. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 κατανέμονται για τη στήριξη έργων τα οποία αποσκοπούν στην ταχεία διάδοση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στον τομέα των αερομεταφορών, για να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων ρύπων στον τομέα των αερομεταφορών.**
- 2. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα έσοδα τα οποία προκύπτουν από τις κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 συνάδουν με τους στόχους του παρόντος κανονισμού και, ειδικότερα, στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και την εγκατάσταση καινοτόμων τεχνολογιών αεροσκαφών που έχουν τη δυνατότητα να επιτύχουν σημαντικές μειώσεις των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια ή υδρογόνο, να στηρίζουν την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών SAF σε αερολιμένες σε νησιά και εξόχως**

*απόκεντρες περιοχές που έχουν επιλέξει να αντιμετωπίζονται ως ενωσιακοί αερολιμένες βάσει του παρόντος κανονισμού, και να στηρίζουν την αναδιάταξη και την επανειδίκευση των εργαζομένων και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων τους, σε ποιοτικό κοινωνικό διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους και με ιδιαίτερη έμφαση στις γυναίκες για την προώθηση της ένταξής τους στην αεροναυπηγική βιομηχανία και τους συναφείς τομείς.*

*3. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις κυρώσεις οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.*

*4. Όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα χρηματοδοτούμενα έργα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και όλες οι άλλες σχετικές πληροφορίες που αφορούν την αιτία των κυρώσεων τίθενται εγκαίρως στη διάθεση του κοινού σε χωριστό τμήμα του δικτυακού τόπου του ταμείου που αναφέρεται στην παράγραφο 3.*

## **Τροπολογία 54**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

δ) την κατάσταση συμμόρφωσης των *αερολιμένων* όσον αφορά τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 6·

*Τροπολογία*

δ) την κατάσταση συμμόρφωσης των *φορέων που συνδέονται με τον ανεφοδιασμό καυσίμων στους αερολιμένες της Ένωσης* όσον αφορά τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 6·

## **Τροπολογία 55**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

στ) την προέλευση και τα χαρακτηριστικά όλων των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που αγόρασαν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για χρήση σε πτήσεις με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες.

*Τροπολογία*

στ) την προέλευση και τα χαρακτηριστικά, **καθώς και την τεχνολογία μετατροπής**, όλων των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που αγόρασαν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για χρήση σε πτήσεις με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες.

## **Τροπολογία 56**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

#### **Άρθρο 13**

##### **Μεταβατική περίοδος**

**Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 4, από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2029, για κάθε περίοδο αναφοράς, κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων μπορεί να παρέχει το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που ορίζεται στο παράρτημα I ως σταθμισμένο μέσο όρο επί του συνόλου των αεροπορικών καυσίμων που προμήθευσε σε ενωσιακούς αερολιμένες για την εν λόγω περίοδο αναφοράς.**

*Τροπολογία*

**διαγράφεται**

## **Τροπολογία 57**

### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14**

**Έως την 1η Ιανουαρίου 2028** και στη συνέχεια ανά πενταετία, **οι υπηρεσίες της Επιτροπής υποβάλλουν** έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς αεροπορικών καυσίμων και τον αντίκτυπό της στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών της Ένωσης, μεταξύ άλλων όσον αφορά την πιθανή επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε άλλες πηγές ενέργειας και άλλα είδη συνθετικών καυσίμων που ορίζονται στην οδηγία για την ανανεώσιμη ενέργεια, την πιθανή αναθεώρηση των ελάχιστων μεριδίων του άρθρου 4 και του παραρτήματος I, καθώς και το ύψος των διοικητικών προστίμων. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες, εφόσον είναι διαθέσιμες, σχετικά με την ανάπτυξη πιθανού πλαισίου πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σε επίπεδο ΔΟΠΑ. Η έκθεση παρέχει επίσης πληροφορίες σχετικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας στον κλάδο των αερομεταφορών που σχετίζονται με τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη μείωση εκπομπών πλην των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Στην έκθεση μπορεί να εξεταστεί αν ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί και, κατά περίπτωση, να εξεταστούν οι επιλογές τροποποιήσεων σύμφωνα με πιθανό πλαίσιο πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σε επίπεδο ΔΟΠΑ.

**1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027** και στη συνέχεια ανά πενταετία, **η Επιτροπή υποβάλλει** έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού και υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετικές προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. **Η Επιτροπή συνοδεύει κάθε περαιτέρω νομοθετική πρόταση με εκτίμηση επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής αντιστάθμισης του κόστους της. Η έκθεση δημοσιοποιείται.**

**2. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 έχει ως επίκεντρο:**

**α) την εξέλιξη των αεροπορικών τεχνολογιών και της αγοράς καυσίμων, ιδίως την εξέλιξη των SAF, και τον αντίκτυπό της στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων εκτίμησης των επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού**

*στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και αερολιμένων, της δυνητικής διαρροής άνθρακα και των αεροπορικών δρομολογίων που συνδέουν νησιά με τα ηπειρωτικά εδάφη, των κοινωνικών επιπτώσεων καθώς και των σχετικών αναγκών απασχόλησης και εκπαίδευσης·*

*β) την εξέλιξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων, μεταξύ άλλων των αεροπορικών καυσίμων, όσον αφορά τον αντίκτυπό τους στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και αερίων πλην του CO<sub>2</sub> στην κλιματική αλλαγή και στην ποιότητα του αέρα γύρω από τους αερολιμένες·*

*γ) την πιθανή αναθεώρηση του ορισμού των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων όσον αφορά τις ενεργειακές πηγές για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας που αναφέρονται στο άρθρο 3 σημείο 8·*

*δ) την πιθανή αναθεώρηση του μεγέθους των αεροδρομίων, των εξαιρέσεων και των ελάχιστων μεριδίων του άρθρου 4 παράγραφοι 2 και 3 και του παραρτήματος I, βάσει της ανάπτυξης της αγοράς καυσίμων, της διάδοσης βιώσιμων και εμπορικά βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης, καθώς και της κατάστασης του τομέα των αερομεταφορών προκειμένου να διευκολυνθεί η πράσινη μετάβαση και να επιτευχθούν οι στόχοι για το κλίμα·*

*ε) την πιθανή αναθεώρηση του επιπέδου των προστίμων που αναφέρονται στο άρθρο 11.*

**3. Η έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες σχετικά με:**

*α) την ανάπτυξη πιθανού πλαισίου πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σε επίπεδο ΔΟΠΑ·*

*β) τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας στον κλάδο των αερομεταφορών που σχετίζονται με τον παρόντα κανονισμό, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ανάπτυξη ηλεκτροκίνητων και/ή υδρογονοκίνητων αεροσκαφών καθώς και τη μείωση του αντικτύπου του τομέα αερομεταφορών στις εκπομπές CO<sub>2</sub> και στις εκπομπές πλην του CO<sub>2</sub>, συμπεριλαμβανομένων μέτρων σχετικά με την εξοικονόμηση και τη συνολική κατανάλωση καυσίμου, σύμφωνα με τη Συμφωνία του Παρισιού·*

*γ) την ανάπτυξη δυναμικού ενωσιακού συστήματος επισήμανσης για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα των αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών·*

*δ) τη διάθεση εκ μέρους των κρατών μελών των εσόδων που προέρχονται από τις κυρώσεις οι οποίες αναφέρονται στα άρθρα 11 και 11α.*

## **Τροπολογία 58**

### **Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – τίτλος**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Παράρτημα I (μερίδια *όγκου*)

*Τροπολογία*

Παράρτημα I (μερίδια *ενέργειας*)

## **Τροπολογία 59**

### **Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο α**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α) Από την 1η Ιανουαρίου 2025, ελάχιστο μερίδιο SAF 2 %·

*Τροπολογία*

α) Από την 1η Ιανουαρίου 2025, ελάχιστο μερίδιο SAF 2 %, *αποτελούμενο από:*

*ι) ένα ελάχιστο μερίδιο 0,04% συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών,*

- ii) ένα μέγιστο μερίδιο 0,6 Mtoe προηγμένων βιοκαυσίμων,*
- iii) ένα μέγιστο μερίδιο 0,33 Mtoe βιοκαυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας RED·*

## Τροπολογία 60

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο β

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) Από την 1η Ιανουαρίου 2030, ελάχιστο μερίδιο SAF 5 %, *εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 0,7 %·*

*Τροπολογία*

β) Από την 1η Ιανουαρίου 2030, ελάχιστο μερίδιο SAF 8 %, *αποτελούμενο από:*

- i) ένα ελάχιστο μερίδιο 2% συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών,*
- ii) ένα μέγιστο μερίδιο 2,5 Mtoe προηγμένων βιοκαυσίμων,*
- iii) ένα μέγιστο μερίδιο 0,33 Mtoe βιοκαυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας RED·*

## Τροπολογία 61

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο γ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

γ) Από την 1η Ιανουαρίου 2035, ελάχιστο μερίδιο SAF 20 %, *εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 5 %·*

*Τροπολογία*

γ) Από την 1η Ιανουαρίου 2035, ελάχιστο μερίδιο SAF 27 %, *αποτελούμενο από:*

- i) ένα ελάχιστο μερίδιο 16 % συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών·*
- ii) ένα μέγιστο μερίδιο 4,9 Mtoe προηγμένων βιοκαυσίμων,*

*iii) ένα μέγιστο μερίδιο 0,33 Mtoe βιοκαυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας RED.*

## Τροπολογία 62

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο δ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

δ) Από την 1η Ιανουαρίου 2040, ελάχιστο μερίδιο SAF 32 %, *εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 8 %.*

*Τροπολογία*

δ) Από την 1η Ιανουαρίου 2040, ελάχιστο μερίδιο SAF 51 %, *αποτελούμενο από:*

*i) ένα ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών,*

*ii) ένα μέγιστο μερίδιο 5,7 Mtoe προηγμένων βιοκαυσίμων,*

*iii) ένα μέγιστο μερίδιο 0,33 Mtoe βιοκαυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας RED.*

## Τροπολογία 63

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο ε)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

ε) Από την 1η Ιανουαρίου 2045, ελάχιστο μερίδιο όγκου SAF 38 %, *εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 11 %.*

*Τροπολογία*

ε) Από την 1η Ιανουαρίου 2045, ελάχιστο μερίδιο όγκου SAF 63%, *αποτελούμενο από:*

*i) ένα ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών,*

*ii) ένα μέγιστο μερίδιο 5,8 Mtoe προηγμένων βιοκαυσίμων,*

*iii) ένα μέγιστο μερίδιο 0,33 Mtoe βιοκαυσίμων που παράγονται από πρώτες*



*ύλες οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα IX μέρος B της οδηγίας RED.*

## Τροπολογία 64

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο στ

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

στ) Από την 1η Ιανουαρίου 2050, **ελάχιστον μερίδιο όγκου SAF 63 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 28 %.**

*Τροπολογία*

στ) Από την 1η Ιανουαρίου 2050, **οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 αποτελούνται μόνο από βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών.**

## Τροπολογία 65

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – στοιχείο στ α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

στ α) **Η συνολική ποσότητα αυτού του SAF αποτελείται από συνθετικά καύσιμα αεροσκαφών και από μέγιστο μερίδιο 5,8 Mtoe προηγμένων βιοκαυσίμων και μέγιστο μερίδιο 0,33 Mtoe βιοκαυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες οι οποίες αναφέρονται στο παράρτημα IX μέρος B της οδηγίας RED.**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ  
ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΣΥΝΤΑΚΤΡΙΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ**

Ο κατωτέρω κατάλογος καταρτίζεται σε καθαρά εθελοντική βάση, υπό την αποκλειστική ευθύνη της συντάκτριας γνωμοδότησης. Στη συντάκτρια κατατέθηκαν απόψεις από τις ακόλουθες οντότητες ή τα ακόλουθα πρόσωπα κατά την προετοιμασία του σχεδίου γνωμοδότησης και μέχρι την έγκρισή του στην επιτροπή:

<b>Οντότητα με αλφαβητική σειρά</b>
ClonBio
easyjet
e-Pure
Ewaba
Safran
Shell
Μεταφορές και περιβάλλον

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

<b>Τίτλος</b>	Διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές
<b>Έγγραφο αναφοράς</b>	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
<b>Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 13.9.2021
<b>Γνωμοδότηση της</b> Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE 13.9.2021
<b>Συνδεδεμένες επιτροπές - Ημερομηνία αναγγελίας στην ολομέλεια</b>	11.11.2021
<b>Συντάκτρια γνωμοδότησης</b> Ημερομηνία ορισμού	Jutta Paulus 30.9.2021
<b>Συντάκτης γνωμοδότησης που αντικαταστάθηκε</b>	François Alfonsi
<b>Εξέταση στην επιτροπή</b>	2.2.2022
<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	20.4.2022
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+ : 42 - : 6 0 : 28
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Lukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ  
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

42	+
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Cristian-Silviu Buşoi
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

6	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross

28	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Thierry Mariani, Joëlle Mélin, Isabella Tovaglieri
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή