ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Μια εύρυθμα λειτουργούσα και ανταγωνιστική εσωτερική αγορά αερομεταφορών είναι ουσιαστικής σημασίας για την κινητικότητα των Ευρωπαίων πολιτών και την ευρωπαϊκή οικονομία στο σύνολό της. Το 2018 οι κλάδοι των αερομεταφορών και της αεροναυπηγικής απασχολούσαν περίπου 0,4 εκατομμύρια άτομα απευθείας στην ΕΕ[1] και συνέβαλαν στο ΑΕΠ της ΕΕ κατά περίπου 2,1 %[2] το 2017. Οι αερομεταφορές αποτελούν ισχυρή κινητήρια δύναμη για την κοινωνική και περιφερειακή συνοχή που ενισχύει τον τουρισμό, τονώνει τις επιχειρήσεις και συνδέει τους ανθρώπους. Το 2018[3] περισσότεροι από 1,2 δισεκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν αεροπορικώς προς και από περισσότερους από 500 αερολιμένες στην Ευρώπη. Ο τομέας των αερομεταφορών της ΕΕ συμβάλλει στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και ενισχύει τη θέση της ΕΕ ως γεωπολιτικού ηγέτη.

Η αεροπορική συνδεσιμότητα αποτελεί βασική κινητήρια δύναμη για την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ, την ανάπτυξη των περιφερειών της ΕΕ και την οικονομική μεγέθυνση συνολικά. Τα υψηλά επίπεδα αεροπορικής συνδεσιμότητας εντός της ΕΕ, καθώς και από και προς την ΕΕ, διασφαλίζονται καλύτερα όταν η αγορά αερομεταφορών της ΕΕ λειτουργεί με ισότιμους όρους ανταγωνισμού, όπου όλοι οι παράγοντες της αγοράς μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Όταν προκύπτουν στρεβλώσεις της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να θέσουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή τους αερολιμένες σε μειονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστών τους. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ανταγωνιστικότητας του κλάδου και σε απώλεια αεροπορικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

Ειδικότερα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την αγορά αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ, όσον αφορά τη χρήση αεροπορικών καυσίμων. Πράγματι, τα αεροπορικά καύσιμα αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δηλαδή έως και το 25 % των λειτουργικών δαπανών. Οι διακυμάνσεις της τιμής των αεροπορικών καυσίμων μπορεί να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στις οικονομικές επιδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Επιπλέον, οι διαφορές στην τιμή των αεροπορικών καυσίμων μεταξύ γεωγραφικών τοποθεσιών, όπως συμβαίνει σήμερα μεταξύ αερολιμένων της ΕΕ ή μεταξύ ενωσιακών και μη ενωσιακών αερολιμένων, μπορούν να οδηγήσουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους σχετικά με τον ανεφοδιασμό για οικονομικούς λόγους.

Πρακτικές όπως ο «εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα» προκύπτουν όταν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ανεφοδιάζονται με περισσότερα αεροπορικά καύσιμα απ' ό,τι χρειάζονται σε συγκεκριμένο αερολιμένα, με σκοπό να αποφευχθεί ο εν μέρει ή πλήρης ανεφοδιασμός σε αερολιμένα προορισμού όπου τα αεροπορικά καύσιμα είναι ακριβότερα. Ο

[1] Eurostat (lfsa_egan22d).

[2] Πηγή: SWD(2017) 207 final.

[3] Πηγή: Eurostat· οι έμμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται από τις αεροπορικές μεταφορές μπορεί να είναι τριπλάσιες από τις άμεσες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015).

εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα οδηγεί σε μεγαλύτερη κατανάλωση από την αναγκαία, με αποτέλεσμα υψηλότερες εκπομπές, και υπονομεύει τον θεμιτό ανταγωνισμό στην αγορά αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης. Πέραν του ότι έρχεται σε αντίθεση με τις προσπάθειες που καταβάλλει η Ένωση για απανθρακοποίηση των αερομεταφορών, ο εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα είναι επίσης επιζήμιος για τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των παραγόντων της αγοράς αερομεταφορών. Με την εισαγωγή και την αύξηση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους ενωσιακούς αερολιμένες, οι πρακτικές εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα ενδέχεται να ενταθούν λόγω του αυξημένου κόστους των αεροπορικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, όσον αφορά τον εφοδιασμό με πλεονάζοντα καύσιμα, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στην αποκατάσταση και τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, αποφεύγοντας ταυτόχρονα τυχόν δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Τον Δεκέμβριο του 2020 η Επιτροπή ενέκρινε τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα[4]. Η στρατηγική αυτή θέτει ως στόχο την προαγωγή της διάδοσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν σημαντικά στην επίτευξη του αυξημένου κλιματικού στόχου της ΕΕ για το 2030 και του στόχου της ΕΕ για κλιματική ουδετερότητα. Για τους σκοπούς της παρούσας πρωτοβουλίας, ως βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών νοούνται τα υγρά υποκατάστατα καύσιμα που υποκαθιστούν τα συμβατικά αεροπορικά καύσιμα. Προκειμένου να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές του τομέα των αερομεταφορών, ο εν λόγω τομέας πρέπει να μειώσει την τρέχουσα αποκλειστική του εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα αεριωθουμένων και να επιταχύνει τη μετάβασή του σε καινοτόμους και βιώσιμους τύπους καυσίμων και τεχνολογιών. Μολονότι οι εναλλακτικές τεχνολογίες πρόωσης για αεροσκάφη, όπως η ηλεκτροκίνηση ή το υδρογόνο, σημειώνουν ελπιδοφόρα πρόοδο, η προετοιμασία της εισαγωγής τους στην εμπορική χρήση θα απαιτήσει σημαντική προσπάθεια και χρόνο. Δεδομένου ότι οι αεροπορικές μεταφορές πρέπει να αντιμετωπίσουν το αποτύπωμα άνθρακα σε κάθε εμβέλεια πτήσεων ήδη από το 2030, ο ρόλος των βιώσιμων υγρών καυσίμων για τις αερομεταφορές θα είναι ζωτικής σημασίας. Για τον λόγο αυτόν, απαιτούνται επίσης μέτρα για την αύξηση της προμήθειας και της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους ενωσιακούς αερολιμένες.

Παρότι διάφορες οδοί βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών έχουν πιστοποιηθεί προς χρήση στην αεροπορία, η χρήση τους είναι επί του παρόντος αμελητέα, λόγω έλλειψης παραγωγής με οικονομικά προσιτό κόστος. Απαιτείται εντολή ανάμειξης που θα εστιάζει ειδικά στον τομέα των αερομεταφορών, προκειμένου να προαχθεί η διάδοση των πλέον καινοτόμων και βιώσιμων τεχνολογιών καυσίμων στην αγορά. Με τον τρόπο αυτόν θα καταστεί δυνατή η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας και η μείωση του κόστους παραγωγής με την πάροδο του χρόνου. Δεδομένου ότι τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 5 % των αεροπορικών καυσίμων έως το 2030 και το 63 % έως το 2050, είναι σημαντικό οι τεχνολογίες καυσίμων που υποστηρίζονται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού να έχουν τις μέγιστες δυνατότητες από άποψη καινοτομίας, απανθρακοποίησης και διαθεσιμότητας. Πρόκειται για απαραίτητη προϋπόθεση για την κάλυψη της μελλοντικής

[4] Πηγή: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

ζήτησης του τομέα των αερομεταφορών και τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης. Αυτό θα πρέπει να καλύπτει κυρίως τα προηγμένα βιοκαύσιμα και τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα. Ειδικότερα, τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα έχουν τη δυνατότητα να επιτύχουν μείωση των εκπομπών κατά ποσοστό έως και 85 % ή περισσότερο σε σύγκριση με τα ορυκτά αεροπορικά καύσιμα. Όταν παράγονται από ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια και από άνθρακα που δεσμεύεται απευθείας από τον αέρα, η δυνητική μείωση των εκπομπών σε σύγκριση με τα ορυκτά αεροπορικά καύσιμα μπορεί να ανέλθει στο 100 %. Ως εκ τούτου, τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα έχουν τις μεγαλύτερες δυνατότητες απανθρακοποίησης από όλα τα καύσιμα που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας πρωτοβουλίας. Η διεργασία παραγωγής τους είναι επίσης ιδιαίτερα αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, κυρίως όσον αφορά τη χρήση του νερού, σε σύγκριση με την παραγωγή άλλων οδών βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Μολονότι τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα θα μπορούσαν να συμβάλουν σημαντικά στην απανθρακοποίηση του κλάδου, ελλείψει ειδικής πολιτικής στήριξης, δεν θεωρείται πιθανό να εμφανιστούν στην αγορά σε σημαντικές ποσότητες έως το 2030. Πράγματι, το κόστος παραγωγής συνθετικών αεροπορικών καυσίμων υπολογίζεται επί του παρόντος σε επίπεδο τριπλάσιο έως εξαπλάσιο της τρέχουσας τιμής αγοράς των ορυκτών αεροπορικών καυσίμων. Δεδομένου ότι τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα αναμένεται να διαδραματίσουν ρόλο στην απανθρακοποίηση του τομέα ήδη έως το 2030 και θα πρέπει να συμβάλουν τουλάχιστον σε ποσοστό 28 % του μείγματος αεροπορικών καυσίμων έως το 2050, είναι επομένως αναγκαίο ο παρών κανονισμός να θεσπίσει ειδική επιμέρους υποχρέωση, με την οποία να προωθείται η εισαγωγή τους στην αγορά. Αυτό αναμένεται να μειώσει εν μέρει τους κινδύνους των επενδύσεων στην παραγωγική ικανότητα όσον αφορά τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα και να διευκολύνει την κλιμάκωση της παραγωγικής ικανότητας.

Για λόγους βιωσιμότητας, δεν θα πρέπει να υποστηριχθούν βιοκαύσιμα πρώτης γενιάς, όπως τα βιοκαύσιμα που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων, τα οποία έχουν περιορισμένες δυνατότητες κλιμάκωσης και εγείρουν ανησυχίες σχετικά με τη βιωσιμότητα. Η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης συμβαίνει όταν η καλλιέργεια φυτών για βιοκαύσιμα εκτοπίζει την παραδοσιακή παραγωγή φυτών για τρόφιμα και ζωοτροφές. Αυτή η πρόσθετη ζήτηση αυξάνει την πίεση στη γη και μπορεί να οδηγήσει στην επέκταση των γεωργικών εκτάσεων σε περιοχές με υψηλά αποθέματα άνθρακα, όπως δάση, υγροβιότοποι και τυρφώνες, προκαλώντας επιπρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Από έρευνες έχει προκύψει ότι η κλίμακα των επιπτώσεων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως, μεταξύ άλλων, από τον τύπο πρώτης ύλης που χρησιμοποιείται για την παραγωγή καυσίμου, το ύψος της πρόσθετης ζήτησης για πρώτη ύλη που δημιουργεί η χρήση βιοκαυσίμων και τον βαθμό στον οποίο οι εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα προστατεύονται σε ολόκληρη την υφήλιο. Οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης έχουν εντοπιστεί στα βιοκαύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες για τα οποία παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με μεγάλα αποθέματα άνθρακα. Εκτός από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης —η οποία είναι ικανή να εκμηδενίσει μέρος ή το σύνολο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από επιμέρους βιοκαύσιμα— η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης εγκυμονεί

κινδύνους και για τη βιοποικιλότητα. Ο κίνδυνος αυτός είναι ιδιαίτερα σοβαρός σε σχέση με τη δυνητικά μεγάλη επέκταση της παραγωγής που καθορίζεται από τη σημαντική αύξηση της ζήτησης. Κατά συνέπεια, δεν θα πρέπει να προωθούνται καύσιμα με βάση τις καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων. Η προσέγγιση αυτή συνάδει με το σχετικό πλαίσιο πολιτικής της Ένωσης, το οποίο τείνει να περιορίσει ή ακόμη και να καταργήσει σταδιακά τη χρήση βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες, για περιβαλλοντικούς λόγους. Αυτό ισχύει κυρίως στην περίπτωση της οδηγίας για την ανανεώσιμη ενέργεια, η οποία θέτει ανώτατα όρια στη χρήση βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες λόγω των περιορισμένων περιβαλλοντικών οφελών τους, των περιορισμένων δυνατοτήτων τους για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και του γεγονότος ότι τα βιοκαύσιμα αυτά ανταγωνίζονται άμεσα τους τομείς των τροφίμων και των ζωοτροφών όσον αφορά την πρόσβαση σε πρώτες ύλες. Η μη συμπερίληψη των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες θα πρέπει επίσης να αποσκοπεί στην αποφυγή του κινδύνου εκτόπισης των βιοκαυσίμων από τον τομέα τον οδικών μεταφορών προς τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς αυτό θα μπορούσε να επιβραδύνει την απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών, οι οποίες επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τρόπο μεταφοράς. Στον τομέα των αερομεταφορών η ζήτηση βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών, μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Οι πλέον ώριμες τεχνολογίες από βιομηχανική άποψη που ταυτόχρονα παρουσιάζουν υψηλά επίπεδα δυνατοτήτων βιωσιμότητας, όπως τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών που παράγονται από λιπίδια απόβλητων τροφίμων (πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας RED II), θα πρέπει να είναι επιλέξιμες για τη διάθεση στην αγορά και να καθιστούν δυνατή τη μείωση των εκπομπών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Παρότι το μέτρο αυτό αναμένεται να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές από τον τομέα των μεταφορών συνολικά, επί του παρόντος η μεγάλη πλειονότητα των υγρών βιοκαυσίμων παράγεται για τον τομέα των οδικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ενδέχεται να σημειωθεί στροφή των πρώτων υλών για την παραγωγή βιοκαυσίμων στον τομέα των οδικών μεταφορών προς την παραγωγή βιοκαυσίμων για τον τομέα των αερομεταφορών, ωστόσο, αυτή θα ήταν περιορισμένη. Πράγματι, εκτιμάται ότι η δυνητική εκτόπιση για τα βιοκαύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες του παραρτήματος IX μέρος Β της οδηγίας RED II θα είναι περίπου 3,2 % έως το 2030[5].

Η σταδιακή εισαγωγή βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους των αεροπορικών καυσίμων για τις αεροπορικές εταιρείες. Αυτό μπορεί να εντείνει τις προϋπάρχουσες στρεβλωτικές πρακτικές των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπως ο εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση κανονισμού αποσκοπεί στον εξοπλισμό της

[5] Εκτίμηση των επιπτώσεων σχετικά με πρόταση κανονισμού για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές.

αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ με αυστηρούς κανόνες, ώστε να διασφαλιστεί η σταδιακή αύξηση των μεριδίων των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους αερολιμένες της ΕΕ χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ.

Βασικός παράγοντας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η υποχρέωση προμήθειας βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών δεν θα θίξει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών, είναι η επιβολή σαφούς και ενιαίας υποχρέωσης για όλους τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων στην εσωτερική αγορά της ΕΕ. Λόγω της εγγενούς διασυνοριακής και παγκόσμιας διάστασης των αεροπορικών μεταφορών, προτιμάται η θέσπιση εναρμονισμένου κανονισμού που αφορά ειδικά τις αεροπορικές μεταφορές, αντί ενός πλαισίου που θα απαιτούσε τη μεταφορά των διατάξεων σε εθνικό επίπεδο, καθώς αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε συνονθύλευμα εθνικών μέτρων με διαφορετικές απαιτήσεις και στόχους. Για σαφή και αποτελεσματικό σχεδιασμό πολιτικής, οι υποχρεώσεις των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων όσον αφορά τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα πρέπει να καθορίζονται αποκλειστικά στον παρόντα κανονισμό, ο οποίος συνιστά ειδική διάταξη (lex specialis) σε σχέση με την οδηγία για την ανανεώσιμη ενέργεια. Δεδομένου ότι ο κανονισμός καθορίζει ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, δεν εμποδίζει τις αεροπορικές εταιρείες ή τους προμηθευτές καυσίμων να επιδιώκουν περισσότερο φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους ή να αναζητούν άλλα οικονομικά/χρηματοδοτικά πλεονεκτήματα που σχετίζονται με τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών μέσω του ανεφοδιασμού ή της προμήθειας υψηλότερων μεριδίων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Για τον σκοπό αυτόν, οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να είναι σε θέση να επιδιώκουν την εξασφάλιση κατάλληλων ρυθμίσεων με τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων ώστε να αυξηθεί η διάδοση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών από τις εν λόγω εταιρείες. Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει την εμπορευσιμότητα της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών (το λεγόμενο σύστημα διαπραγματεύσιμων πιστοποιητικών ή «book and claim»). Εάν η εμπορία εισαχθεί οποιαδήποτε στιγμή στο μέλλον, θα πρέπει να διέπεται από αυστηρούς κανόνες που διασφαλίζουν την περιβαλλοντική ακεραιότητα του συστήματος.

Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να συνοδεύεται από εντατικές προσπάθειες της ΕΕ και των κρατών μελών της στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ για τον καθορισμό δεσμευτικών στόχων για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στις διεθνείς αερομεταφορές, με μια στρατηγική συμμαχία της ΕΕ για την ενίσχυση της αλυσίδας αξίας της παραγωγής βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στην ΕΕ, κυρίως για τις πλέον καινοτόμες τεχνολογίες, όπως τα προηγμένα βιοκαύσιμα και τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων ιδίως μηχανισμών χρηματοδότησης, όπως συμβάσεις επί διαφοράς και μέτρα με στόχο τη διευκόλυνση της πιστοποίησης καινοτόμων τεχνολογιών βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση κανονισμού συνάδει με την πολιτική αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και ειδικότερα με τους σχετικούς κανόνες που αποτελούν το πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ. Επιδιώκει τους ίδιους στόχους με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών

γραμμών στην Κοινότητα, δηλαδή να εξασφαλίσει ότι οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις στην ΕΕ μπορούν να ανταγωνίζονται επί τη βάσει ίσων ευκαιριών. Ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει επίσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/712 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι όλοι οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις προς και από την ΕΕ μπορούν να επωφελούνται από ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

Η παρούσα πρόταση κανονισμού συνάδει με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες. Ο προτεινόμενος κανονισμός απαιτεί από τον EASA να λαμβάνει και να επεξεργάζεται εκθέσεις από τις αεροπορικές εταιρείες, κυρίως όσον αφορά τον ανεφοδιασμό τους με αεροπορικά καύσιμα. Η υποχρέωση ανεφοδιασμού με αεροπορικά καύσιμα που θεσπίζεται με τον προτεινόμενο κανονισμό θα πρέπει να συνάδει με τους κανόνες για την ασφάλεια των αεροπορικών καυσίμων, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει με την οδηγία για την ανανεώσιμη ενέργεια[6] (RED II), καθώς αναμένεται να οδηγήσει σε αυξημένη χρήση ανανεώσιμης ενέργειας στις αεροπορικές μεταφορές. Ο προτεινόμενος κανονισμός βασίζεται σε συνιστώσες των κανόνων της RED II, κυρίως στο πλαίσιό της για τη βιωσιμότητα. Η RED II αποτελεί διατομεακό πλαίσιο που θέτει στόχους για τους ευρύτερους τομείς. Ωστόσο, υπήρξε ανεπαρκής όσον αφορά την προώθηση της διάδοσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών λόγω των ιδιαιτεροτήτων του τομέα των αερομεταφορών, ειδικότερα της ισχυρής ανταγωνιστικής πίεσης του κόστους του τομέα σε επίπεδο ΕΕ και παγκοσμίως, καθώς και της άκρως ενοποιημένης και ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ και της παγκόσμιας διάστασής της. Ο προτεινόμενος κανονισμός θεσπίζει πλήρως εναρμονισμένες απαιτήσεις για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και την αποφυγή ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων μεταξύ των αερολιμένων της ΕΕ.

Ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει με το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ)[7] της ΕΕ, το οποίο εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές. Αναμένεται να αλληλεπιδράσει ομαλά με το ΣΕΔΕ της ΕΕ, το οποίο περιλαμβάνει κίνητρο για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δηλαδή οι αεροπορικές εταιρείες δεν υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα όταν αναφέρουν τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Το αποτέλεσμα του ΣΕΔΕ της ΕΕ αναμένεται να ενισχυθεί στο πλαίσιο της επικείμενης αναθεώρησής του. Ο προτεινόμενος κανονισμός

[6] Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

[7] Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας.

βασίζεται στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, παραπέμποντας στις διαδικασίες που απαιτούνται για την εξακρίβωση των εκθέσεων των αεροπορικών εταιρειών (άρθρα 14 και 15 του ΣΕΔΕ της ΕΕ).

Ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει με την οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFID), αλλά αναμένεται να έχει περιορισμένη αλληλεπίδραση με αυτήν. Η οδηγία δημιουργεί κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην ΕΕ. Δεδομένου ότι τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών είναι εναλλάξιμα με συμβατικά καύσιμα αεριωθουμένων, οι ανάγκες για πρόσθετες υποδομές στους αερολιμένες είναι περιορισμένες, ωστόσο είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι παρεχόμενες υποδομές είναι κατάλληλες για τον επιδιωκόμενο σκοπό.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Οι στόχοι του προτεινόμενου κανονισμού συνάδουν επίσης με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, δηλαδή την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών κατά 55 % σε επίπεδο ΕΕ έως το 2030 και την επίτευξη οικονομίας με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2050. Αποσκοπεί στη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των παραγόντων της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών και στον εξοπλισμό του τομέα με αυστηρούς κανόνες που διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητά του, με παράλληλη εισαγωγή αυξανόμενων μεριδίων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Αυτό συνάδει με τους στόχους πολιτικής της ΕΕ για ταχεία ανάκαμψη των τομέων που έχουν πληγεί περισσότερο από την κρίση λόγω της νόσου COVID-19, για ισχυρή ενιαία αγορά της ΕΕ, που ευνοεί υψηλά επίπεδα ανάπτυξης και απασχόλησης. Τέλος, ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει με τους στόχους της μετάβασης από την ενέργεια από ορυκτά καύσιμα προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και της βελτίωσης της ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ μέσω της μείωσης των εξαρτήσεών μας από ενεργειακά προϊόντα που προέρχονται από τρίτες χώρες.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Ο προτεινόμενος κανονισμός αποσκοπεί στη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των παραγόντων της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών και στον εξοπλισμό του τομέα με αυστηρούς κανόνες που θα διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητά του, με παράλληλη ενίσχυση της βιωσιμότητάς του. Το νομικό κείμενο θα περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις που αφορούν ειδικά τις αερομεταφορές ώστε να ληφθεί υπόψη η πολυπλοκότητα του τομέα.

Το άρθρο 100 παράγραφος 2 εξουσιοδοτεί την Ένωση να θεσπίζει κατάλληλες διατάξεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μεγάλη σημασία για την ΕΕ, δεδομένου ότι πρόκειται για άκρως ενοποιημένη αγορά που λειτουργεί σε επίπεδο δικτύου σε ολόκληρη την ΕΕ και πέραν αυτής. Η διασυνοριακή διάσταση είναι εγγενής στις αεροπορικές μεταφορές, γεγονός που καθιστά οποιοδήποτε κατακερματισμένο κανονιστικό πλαίσιο σημαντικό εμπόδιο για τους οικονομικούς παράγοντες των αεροπορικών μεταφορών.

Απαιτείται παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, καθώς η ανταγωνιστικότητα της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ στο σύνολό της δεν μπορεί να καλυφθεί επαρκώς σε εθνικό επίπεδο. Απαιτείται παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, ειδικότερα για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να προκύψει συνονθύλευμα εθνικών μέτρων με πιθανές απρόβλεπτες επιπτώσεις. Μολονότι ο στόχος του προτεινόμενου κανονισμού είναι η αποκατάσταση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών, τα διαφορετικά επίπεδα υποχρεώσεων ανά κράτος μέλος θα μπορούσαν να έχουν το αντίθετο αποτέλεσμα και να στρεβλώσουν περαιτέρω την αγορά αερομεταφορών, ενθαρρύνοντας δυσμενείς πρακτικές από την πλευρά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπως ο εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα.

Τέλος, όσον αφορά την επιβολή υποχρέωσης για την προμήθεια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, η δράση σε επίπεδο ΕΕ με εναρμονισμένους κανόνες που αφορούν ειδικά τις αερομεταφορές και εφαρμόζονται άμεσα στους παράγοντες της αγοράς αναμένεται να είναι περισσότερο αποτελεσματική από τα εθνικά μέτρα που καθορίζουν διαφορετικές απαιτήσεις και στόχους.

- **Αναλογικότητα**

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ αναμένεται να χαράξει σαφή πολιτική κατεύθυνση για τους παράγοντες της αγοράς τόσο από τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών όσο και από τη βιομηχανία καυσίμων. Ένα σαφές σύνολο κανόνων της ΕΕ σε επίπεδο ΕΕ συνεπάγεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών σε ολόκληρη την ΕΕ, με αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού για τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες. Θα απευθύνει επίσης σαφές μήνυμα στον κλάδο των αεροπορικών καυσίμων σχετικά με το επίπεδο εφοδιασμού καυσίμων και τις τεχνολογίες καυσίμων στις οποίες πρέπει να επενδύσει. Η ύπαρξη ενιαίου συνόλου κανόνων συνεπάγεται επίσης μειωμένο κόστος συμμόρφωσης για τους παράγοντες της αγοράς.

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ για τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα συμβάλει στην επίτευξη της αυξημένης φιλοδοξίας της ΕΕ για το κλίμα, όπως ορίζεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα. Το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030 ορίζει ότι τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών (SAF) διαδραματίζουν μείζονα ρόλο στη μείωση των εκπομπών από τις αερομεταφορές έως το 2030 και το 2050, καθώς και στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα. Ως εκ τούτου, με τη θέσπιση κανόνων της ΕΕ για την παραγωγή και τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών καθίσταται εφικτή η διάδοση «προσαρμοσμένης» προσέγγισης για την επίτευξη των στόχων. Η εξάρτηση αποκλειστικά από εθνικά μέτρα με πιθανούς διαφορετικούς στόχους (εάν υπάρχουν) ενέχει τον κίνδυνο να μην είναι επαρκές το συνολικό επίπεδο φιλοδοξίας. Η παρούσα πρωτοβουλία μπορεί επίσης να στηρίξει την επικείμενη επανεξέταση της οδηγίας για την ανανεώσιμη ενέργεια, ενισχύοντας το μερίδιο της ανανεώσιμης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα σε διεθνές επίπεδο. Δεδομένου ότι η παρέμβαση της ΕΕ θα έχει επιπτώσεις στο σύνολο της αγοράς αερομεταφορών και βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών της ΕΕ, αναμένεται να έχει μεγαλύτερη προβολή έναντι τρίτων χωρών από ό,τι θα είχαν μεμονωμένες εθνικές πρωτοβουλίες. Είναι επίσης πιθανό να προκύψουν ευκολότερα δευτερογενείς επιπτώσεις, στο πλαίσιο των οποίων τρίτες χώρες μπορούν να εξετάσουν το ενδεχόμενο θέσπισης παρόμοιων

μέτρων. Ακολούθως, αυτό θα μπορούσε να επιταχύνει τις υπό εξέλιξη εργασίες σε επίπεδο ΔΟΠΑ σχετικά με τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Εν ολίγοις, η δράση της ΕΕ θα μπορούσε να προωθήσει περαιτέρω εξελίξεις όσον αφορά την παραγωγή και τη διάδοση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών εκτός της ΕΕ, γεγονός που θα μπορούσε να συμβάλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς και στη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές σε ευρύτερη εμβέλεια.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η παρούσα πρωτοβουλία πρέπει να αναπτυχθεί γρήγορα και αποτελεσματικά, ως βασικό παραδοτέο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, και ως απαραίτητο δομικό στοιχείο για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα έως το 2030 και το 2050, με τη διασφάλιση ότι ο τομέας των αερομεταφορών θα επιταχύνει τη δική του απανθρακοποίηση χωρίς να διακυβεύονται τα αποδεδειγμένα οφέλη της άκρως ενοποιημένης εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών. Όπως επεξηγείται στο τμήμα 1.4 και στο παράρτημα 11, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με μεγαλύτερη επιτυχία με την άμεση ρύθμιση των οικονομικών παραγόντων σε επίπεδο ΕΕ μέσω κανονισμού για την εσωτερική αγορά. Πράγματι, οι κοινοί κανόνες που εφαρμόζονται άμεσα και ομοιόμορφα στους παράγοντες της αγοράς αερομεταφορών και καυσίμων σε ολόκληρη την ΕΕ θα παρέχουν σαφήνεια και ομοιομορφία. Δεδομένου ότι η ενιαία αγορά αερομεταφορών είναι εγγενώς ενοποιημένη σε επίπεδο ΕΕ, λειτουργεί καλύτερα όταν οι κανόνες εφαρμόζονται με τον ίδιο τρόπο σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Η επιβολή των ίδιων απαιτήσεων σε όλους τους παράγοντες της αγοράς μειώνει τους κινδύνους στρέβλωσης του ανταγωνισμού και στέλνει σαφή μηνύματα σε μη ενωσιακούς παράγοντες της αγοράς αερομεταφορών, όταν εκτελούν πτήσεις εντός της ΕΕ. Η ύπαρξη ενιαίου συνόλου κανόνων σε ολόκληρη την ΕΕ, όπως θεσπίζεται στο πλαίσιο κανονισμού, θα επιτρέψει να σταλεί ηχηρό και σαφές μήνυμα στην αγορά. Δεδομένου ότι η μετάβαση στα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών απαιτεί σημαντικές επενδύσεις, είναι απαραίτητο το κανονιστικό πλαίσιο να παρέχει ενιαίο, μακροπρόθεσμο και αυστηρό σύνολο κανόνων σε όλους τους επενδυτές ανά την ΕΕ. Ειδικότερα, είναι εξαιρετικά σημαντικό να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί συνονθύλευμα διαφορετικών μέτρων σε εθνικό επίπεδο, όπως θα συνέβαινε στην περίπτωση της εφαρμογής στο πλαίσιο διατομεακής οδηγίας. Παρότι αυτό μπορεί να λειτουργήσει με τρόπους μεταφοράς όπως οι οδικές ή οι σιδηροδρομικές μεταφορές, δεν μπορεί να λειτουργήσει επιτυχώς για τρόπους μεταφοράς που έχουν διασυνοριακό και παγκόσμιο χαρακτήρα σε τέτοιον βαθμό όπως οι αεροπορικές μεταφορές. Η κλίμακα αγοράς των περισσότερων αεροπορικών εταιρειών είναι ενωσιακή ή ακόμη και παγκόσμια. Ένα συνονθύλευμα διατάξεων που μεταφέρονται στο εθνικό δίκαιο θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της πολιτικής και να θέσει σε κίνδυνο την αποτελεσματική απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών. Θα μπορούσε επίσης να ευνοήσει διαφορετικές οικονομικές συμπεριφορές στον κλάδο των αερομεταφορών και των καυσίμων μεταξύ των κρατών μελών. Αυτό θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα πρακτικές αποφυγής του κόστους (π.χ. μέσω του εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα) που θα υπονόμευαν τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Η παρούσα πρωτοβουλία θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στους παράγοντες των αεροπορικών μεταφορών και στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών συνολικά. Είναι σημαντικό οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε όλες τις αεροπορικές

εταιρείες να ισχύουν ομοιόμορφα για όλες, όπως μπορεί να εξασφαλιστεί μέσω κανονισμού. Είναι εξίσου σημαντικό για την αποτελεσματικότητα της παρούσας πρωτοβουλίας να εφαρμοστεί και να επιβληθεί με ομοιόμορφο τρόπο η υποχρέωση προμήθειας καυσίμων. Οι διαφορετικές υποχρεώσεις προμήθειας καυσίμων σε διάφορες περιοχές της ΕΕ (π.χ. διαφορετικοί στόχοι, διαφορετικά πρότυπα βιωσιμότητας κ.λπ.) θα οδηγούσαν σε διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων της ΕΕ ή να θέσουν τους παράγοντες του κλάδου αερομεταφορών της ΕΕ σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με ανταγωνιστές εκτός ΕΕ. Η παρούσα πρωτοβουλία θα πρέπει να υλοποιηθεί με αυτοτελή κανονισμό, ώστε να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες και η πολυπλοκότητα της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Πρόκειται για νέα πρωτοβουλία. Ως εκ τούτου, δεν πραγματοποιήθηκε εκ των υστέρων αξιολόγηση και έλεγχος καταλληλότητας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση κανονισμού αποτελεί συνέχεια ολοκληρωμένης διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του 2020. Η Επιτροπή διεξήγαγε δημόσια διαβούλευση τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2020 σχετικά με την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων. Συνολικά ελήφθησαν 121 παρατηρήσεις από δημόσιες αρχές, την αεροναυπηγική βιομηχανία και τη βιομηχανία καυσίμων, μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, πανεπιστημιακούς και πολίτες. Γενικά, οι παρατηρήσεις τάχθηκαν υπέρ της ανάληψης κανονιστικής δράσης σε επίπεδο ΕΕ για την προαγωγή της διάδοσης των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Η Επιτροπή διοργάνωσε δύο συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης (τον Μάρτιο και τον Νοέμβριο του 2020), κάθε φορά με συνεδρίες αφιερωμένες σε συζητήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη, και με συνεδρίες αφιερωμένες σε συζητήσεις μόνο με τα κράτη μέλη. Οι συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης έδωσαν τη δυνατότητα άμεσης συγκέντρωσης και ανταλλαγής απόψεων με τους συμμετέχοντες σχετικά με την ανάγκη ανάληψης κανονιστικής δράσης σε επίπεδο ΕΕ για τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών. Η πρώτη συζήτηση στρογγυλής τραπέζης έδωσε τη δυνατότητα να αντληθούν πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με τον ορισμό του προβλήματος, ενώ η δεύτερη συζήτηση στρογγυλής τραπέζης επικεντρώθηκε στις επιλογές πολιτικής, παρέχοντας στους συμμετέχοντες τη δυνατότητα να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με την προτιμώμενη επιλογή τους, και την υποβολή προτάσεων για προσαρμογές στον σχεδιασμό των προτεινόμενων επιλογών. Ανοικτή δημόσια διαβούλευση διάρκειας 12 εβδομάδων διεξήχθη από τον Αύγουστο έως τον Οκτώβριο του 2020. Συγκεντρώθηκαν συνολικά 156 απαντήσεις από δημόσιες αρχές, την αεροναυπηγική βιομηχανία και τη βιομηχανία καυσίμων, μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, πανεπιστημιακούς και πολίτες Γενικά, οι απαντήσεις εξέφρασαν στήριξη για την ανάληψη κανονιστικής δράσης σε επίπεδο ΕΕ για την προαγωγή της διάδοσης βιώσιμων καυσίμων

αεροσκαφών με τη μορφή της εντολής ανάμειξης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Συγκεντρώθηκαν πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με την προτίμηση των απαντησάντων για συγκεκριμένους τρόπους σχεδιασμού αυτού του μέτρου. Τέλος, κατά τη διάρκεια της μελέτης τεκμηρίωσης που εκπονήθηκε από εξωτερικό ανάδοχο, πραγματοποιήθηκε στοχευμένη διαβούλευση για την απόκτηση συγκεκριμένων και λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς αερομεταφορών, την κατάσταση της αγοράς αεροπορικών καυσίμων, την παραγωγή βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και τις διάφορες υφιστάμενες ή επικείμενες πολιτικές στήριξης της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Η εν λόγω στοχευμένη διαβούλευση επικεντρώθηκε στους παράγοντες της αεροναυπηγικής βιομηχανίας, της βιομηχανίας αεροπορικών καυσίμων, των κρατών μελών, μη κερδοσκοπικών οργανισμών και διεθνών οργανισμών αεροπορίας.

Καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της ολοκληρωμένης στρατηγικής διαβούλευσης, η μεγάλη πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου των αερομεταφορών (αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες, κατασκευαστές αεροσκαφών) και της βιομηχανίας καυσίμων, τα κράτη μέλη και ΜΚΟ υποστήριξαν τη θέσπιση υποχρέωσης χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών ως αποτελεσματικού μηχανισμού πολιτικής για την τόνωση της παραγωγής και της διάδοσης των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και την επιτυχή απανθρακοποίηση του τομέα των αερομεταφορών. Τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν αρκετά διχασμένα όσον αφορά τον συγκεκριμένο σχεδιασμό της επιλογής, ωστόσο, η πλειονότητα των προμηθευτών καυσίμων, των κρατών μελών, των ΜΚΟ, των αερολιμένων και μέρος των αεροπορικών εταιρειών τάσσονται υπέρ της υποχρέωσης προμήθειας βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών με ευελιξία στη διανομή των καυσίμων, και με κάλυψη των καυσίμων αεριωθουμένων που παρέχονται για όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες της ΕΕ. Ταυτόχρονα, η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών διαπίστωσε την ανάγκη λήψης μέτρων για την πρόληψη της διαρροής άνθρακα και των στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών. Η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών (αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες, βιομηχανία καυσίμων, ΜΚΟ, κράτη μέλη) τάσσεται επίσης υπέρ της παροχής ειδικών κινήτρων για τη στήριξη των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης. Όλα αυτά τα μέτρα συμπεριλήφθηκαν στην προτιμώμενη επιλογή πολιτικής.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Διενεργήθηκε μελέτη από εξωτερικό ανάδοχο για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η παρούσα πρόταση. Η μελέτη αυτή ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2020 και ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2021. Η μελέτη παρείχε πολύτιμες πληροφορίες στις υπηρεσίες της Επιτροπής, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής, την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών τους επιπτώσεων και τη συλλογή των απόψεων των άμεσα επηρεαζόμενων ενδιαφερόμενων μερών.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Οι προτεινόμενες επιλογές πολιτικής διαρθρώθηκαν με γνώμονα κανονιστική απαίτηση που συνίσταται σε υποχρέωση χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Η απαίτηση αυτή καθιστά δυνατή την αποκατάσταση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τον ανεφοδιασμό με αεροπορικά καύσιμα και τη

διατήρησή τους, αυξάνοντας παράλληλα τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στις αερομεταφορές. Οι επιλογές πολιτικής παρέθεταν διάφορους τρόπους σχεδιασμού της υποχρέωσης. Η πρώτη δέσμη επιλογών περιλάμβανε την υποχρέωση των προμηθευτών καυσίμων να διανέμουν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών σε όλους τους αερολιμένες της ΕΕ. Η δεύτερη δέσμη επιλογών περιλάμβανε την υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών να χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών όταν εκτελούν πτήσεις από αερολιμένες της ΕΕ (η μία επιμέρους επιλογή κάλυπτε όλες τις πτήσεις, ενώ η άλλη επιμέρους επιλογή κάλυπτε μόνο τις πτήσεις εντός της ΕΕ). Τέλος, η τρίτη δέσμη επιλογών περιλάμβανε υποχρεώσεις τόσο για τους προμηθευτές καυσίμων να διανέμουν βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών με κάποια ευελιξία στην αρχή, όσο και για τις αεροπορικές εταιρείες να χρησιμοποιούν καύσιμα αεριωθουμένων πριν από την αναχώρηση από αερολιμένες της ΕΕ. Για ορισμένες επιλογές οι στόχοι σχεδιάστηκαν με βάση την ποσότητα βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και για άλλες επιλογές με βάση τη μείωση της έντασης εκπομπών CO2 για τα καύσιμα αεριωθουμένων. Όλες οι επιλογές περιλάμβαναν κίνητρα για τη στήριξη των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO). Η προτιμώμενη επιλογή ήταν να επιβληθεί η εντολή ανάμειξης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους προμηθευτές καυσίμων και η υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα αεριωθουμένων στις αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένης επιμέρους εντολής για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης. Η επιλογή αυτή προτιμήθηκε διότι επιτρέπει τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών, ενώ παράλληλα αυξάνει σημαντικά την παραγωγή και τη διάδοση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

Οι προτιμώμενες επιλογές πολιτικής καθιστούν δυνατή τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών και οδηγούν σε σημαντική μείωση των εκπομπών CO2 από το φρέαρ έως την πτέρυγα («well-to-wing») στον τομέα των αερομεταφορών, δηλαδή κατά περίπου 60-61 % έως το 2050, σε σύγκριση με το βασικό σενάριο. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων μειώνονται κατά περίπου 9 % έως το 2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Συνολικά, το περιβαλλοντικό κόστος του τομέα των αερομεταφορών (που σχετίζεται με τις εκπομπές CO2 και τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων) μειώνεται κατά περίπου 87-88 δισ. EUR σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο στην τρέχουσα αξία για την περίοδο 2021-2050. Η παραγωγική ικανότητα όσον αφορά τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών αυξάνεται κατά επιπλέον 25,5-25,6 Mt έως το 2050. Η εμφάνιση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στην αγορά οδηγεί σε μεγάλη μείωση της εξάρτησης του τομέα των αερομεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα αεριωθουμένων, η κατανάλωση των οποίων μειώνεται κατά 65 % έως το 2050 σε σύγκριση με το βασικό σενάριο. Η ενεργειακή ασφάλεια της ΕΕ βελτιώνεται καθώς μειώνονται οι εισαγωγές ορυκτής ενέργειας από τρίτες χώρες, και οι πρώτες ύλες και η ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια για την παραγωγή βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών προέρχονται από την ΕΕ (τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών που παράγονται στην ΕΕ αντιπροσωπεύουν το 92 % της συνολικής χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών το 2050). Στο πλαίσιο των προτιμώμενων επιλογών πολιτικής, οι τεχνολογίες βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών με το υψηλότερο δυναμικό απανθρακοποίησης εμφανίζονται στην αγορά σε σημαντικές ποσότητες νωρίτερα από ό,τι θα συνέβαινε χωρίς την ανάληψη δράσης σε επίπεδο πολιτικής. Οι τιμές των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών μειώνονται σε σύγκριση με τις τρέχουσες εκτιμήσεις,

γεγονός που συμβάλλει στη μείωση της διαφοράς με τις τιμές των ορυκτών καυσίμων αεριωθουμένων με την πάροδο του χρόνου. Οι προτιμώμενες επιλογές πολιτικής οδηγούν σε καθαρή δημιουργία θέσεων εργασίας στην ΕΕ, δηλαδή περίπου 202 100 πρόσθετες θέσεις εργασίας σε σύγκριση με το βασικό σενάριο. Τέλος, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης έχει θετικές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία (δηλ. το εξωτερικό κόστος λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μειώνεται κατά περίπου 1,5 δισ. EUR κατά την περίοδο 2021-2050, σε σύγκριση με το βασικό σενάριο).

Συνολικά, οι επιλογές πολιτικής Γ1 και Γ2 οδηγούν σε αύξηση του κόστους κατά 20,3 δισ. EUR (Γ1) και 14,6 δισ. EUR (Γ2) σε σχέση με το βασικό σενάριο κατά την περίοδο 2021-2050. Το κόστος αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση του κόστους του καυσίμου αεριωθουμένων σε σχέση με το βασικό σενάριο, δηλαδή 103,5 δισ. EUR (Γ1) και 88,2 δισ. EUR (Γ2), εκφρασμένο στην τρέχουσα αξία για την περίοδο 2021-2050. Η αύξηση του κόστους των καυσίμων αντικατοπτρίζεται στους αεροπορικούς ναύλους, οι οποίοι εκτιμάται ότι θα αυξηθούν κατά περίπου 8,1-8,2 % έως το 2050. Οι υψηλότεροι αεροπορικοί ναύλοι οδηγούν σε ελαφρά μείωση της συνολικής δραστηριότητας των αεροπορικών μεταφορών επιβατών σε σχέση με το βασικό σενάριο, παρότι θα συνεχίσουν να αυξάνονται κατά 77 % έως το 2050 σε σχέση με το 2015. Αυτό συνεπάγεται χαμηλότερες κεφαλαιουχικές και λειτουργικές δαπάνες για τις αεροπορικές μεταφορές σε σχέση με το βασικό σενάριο, δηλαδή μείωση κατά 84 δισ. EUR (Γ1) και 74,5 δισ. EUR (Γ2). Το πρόσθετο κόστος εφοδιαστικής ανέρχεται σε 0,19 δισ. EUR (Γ1 και Γ2). Οι αεροπορικές εταιρείες επιβαρύνονται επίσης με αύξηση του κόστους υποβολής εκθέσεων ύψους 0,34 δισ. EUR (Γ1 και Γ2) σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο στην τρέχουσα αξία για την περίοδο 2021-2050. Για τους παραγωγούς βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, οι επενδυτικές ανάγκες για την περίοδο 2021-2050 εκτιμώνται σε 10,4-10,5 δισ. EUR περίπου. Πράγματι, στην ΕΕ πρέπει να κατασκευαστούν 104 έως 106 επιπλέον μονάδες παραγωγής βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών έως το 2050 για να καλυφθεί η απαραίτητη παραγωγική ικανότητα όσον αφορά τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Ο προτεινόμενος κανονισμός αποφεύγει την επιβολή αδικαιολόγητης επιβάρυνσης στους οικονομικούς φορείς με τη μείωση του κόστους συμμόρφωσης. Ειδικότερα, κατά τα πρώτα πέντε έτη εφαρμογής του, προβλέπεται ορισμένος βαθμός ευελιξίας στον τρόπο με τον οποίο οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων μπορούν να εκπληρώσουν την υποχρέωση προμήθειας βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Αυτό αναμένεται να μειώσει το κόστος εφοδιαστικής και να αποτρέψει την αύξηση του κόστους των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Δεδομένου ότι τα αεροπορικά καύσιμα αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο των λειτουργικών δαπανών των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, αυτό αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις συνδέονται κυρίως με την επανεξέταση των εκθέσεων και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων που υπόκεινται σε υποχρεώσεις, καθώς και με την υποβολή ετήσιων εκθέσεων από τον EASA στην Επιτροπή. Αυτές αξιολογούνται λεπτομερώς στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο. Οι επιλογές ανάπτυξης και δημόσιων συμβάσεων στον τομέα της ΤΠ θα υπόκεινται σε προέγκριση από το συμβούλιο τεχνολογίας πληροφοριών και κυβερνοασφάλειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Ο προτεινόμενος κανονισμός περιλαμβάνει συστήματα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και εξακρίβωσης που επιτρέπουν τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής του. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι προμηθευτές καυσίμων θα υποχρεούνται να υποβάλλουν εκθέσεις σε ετήσια βάση. Οι εκθέσεις αυτές θα ελέγχονται από ανεξάρτητους φορείς και θα διενεργείται αξιολόγηση της συμμόρφωσης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και των προμηθευτών καυσίμων προκειμένου να διαπιστωθεί αν έχουν εκπληρώσει τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους. Επιπλέον, σε ετήσια βάση, ο EASA θα υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή, κυρίως όσον αφορά τη συμμόρφωση των οικονομικών φορέων και την κατάσταση της αγοράς αερομεταφορών και της αγοράς βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Τέλος, η Επιτροπή θα υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, τουλάχιστον ανά πενταετία μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, 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, καθώς και σχετικά με την ενδεχόμενη ανάγκη προσαρμογής επιμέρους χαρακτηριστικών του προτεινόμενου κανονισμού.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 της πρότασης περιγράφει το αντικείμενο του προτεινόμενου κανονισμού, ο οποίος θεσπίζει εναρμονισμένους κανόνες με στόχο τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών της Ένωσης, με παράλληλη αύξηση της διάδοσης της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και της διανομής βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους ενωσιακούς αερολιμένες. Το άρθρο 2 προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Το άρθρο 3 παρέχει διάφορους ορισμούς που έχουν σημασία για τον κανονισμό. Το άρθρο 4 θεσπίζει την υποχρέωση των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων να διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών στους ενωσιακούς αερολιμένες περιέχουν ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου ελάχιστου μεριδίου συνθετικών καυσίμων. Το άρθρο 5 θεσπίζει την υποχρέωση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών να διασφαλίζουν ότι η ετήσια ποσότητα αεροπορικών καυσίμων με την οποία ανεφοδιάζονται σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα ανέρχεται τουλάχιστον στο 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων. Το άρθρο 6 καθορίζει τις υποχρεώσεις των ενωσιακών αερολιμένων να παρέχουν

τις αναγκαίες υποδομές για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Το άρθρο 7 καθορίζει τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Το άρθρο 8 θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη διεκδίκηση οφελών για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που αφορούν περισσότερα του ενός συστήματα αερίων του θερμοκηπίου. Το άρθρο 9 καθορίζει τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων. Το άρθρο 10 καθορίζει τους κανόνες σχετικά με τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται από τα κράτη μέλη για τη διασφάλιση της επιβολής του παρόντος κανονισμού. Το άρθρο 11 θεσπίζει κανόνες σχετικά με τα διοικητικά πρόστιμα. Το άρθρο 12 θεσπίζει την υποχρέωση του EASA να δημοσιεύει ετήσια τεχνική έκθεση με βάση τις ετήσιες εκθέσεις που υποβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι προμηθευτές καυσίμων. Το άρθρο 13 προβλέπει μεταβατική περίοδο 5 ετών κατά την οποία οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων μπορούν να προμηθεύουν το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών ως μέσο όρο επί του συνόλου των αεροπορικών καυσίμων που προμήθευσαν στους αερολιμένες της Ένωσης για την εν λόγω περίοδο αναφοράς. Το άρθρο 14 ορίζει την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με διάφορες πτυχές της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τουλάχιστον ανά πενταετία. Στο άρθρο 15 προβλέπεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού. Στο παράρτημα I καθορίζονται τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων ελάχιστων μεριδίων συνθετικών καυσίμων, που πρέπει να περιλαμβάνουν τα αεροπορικά καύσιμα που πρόκειται να παρασχεθούν και στο παράρτημα II παρέχεται υπόδειγμα για την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

2021/0205 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[8],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[9],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(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 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.

(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.

---

8 ΕΕ C της , σ. .

9 ΕΕ C της , σ. .

(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.

(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 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.

(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 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.

(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 το κλίμα έως το 2030 και το 2050.

(7) Η ανακοίνωση σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα[10], 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.

(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 εκπομπών CO_2. 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.

(9) Η σταδιακή εισαγωγή βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στην αγορά αερομεταφορών θα επιφέρει πρόσθετο κόστος καυσίμων για τις αεροπορικές εταιρείες, δεδομένου ότι οι τεχνολογίες αυτές είναι σήμερα περισσότερο δαπανηρές για την παραγωγή των καυσίμων αυτών από ό,τι για την παραγωγή συμβατικών αεροπορικών καυσίμων. Αυτό αναμένεται να επιδεινώσει τα προϋπάρχοντα ζητήματα ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τα αεροπορικά καύσιμα, και να προκαλέσει περαιτέρω στρεβλώσεις μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και των αερολιμένων. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο η εισαγωγή βιώσιμων καυσίμων

[10] 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, (COM/2020/789 final) της 9ης Δεκεμβρίου 2020.

αεροσκαφών να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του τομέα των αερομεταφορών με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων σε ολόκληρη την Ένωση.

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

(11) Σε επίπεδο ΕΕ, οι γενικοί κανόνες για την ανανεώσιμη ενέργεια στον τομέα των μεταφορών καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[11]. Στο παρελθόν, τα εν λόγω οριζόντια διατομεακά κανονιστικά πλαίσια δεν αποδείχθηκαν αποτελεσματικά για την επίτευξη μετάβασης από τα ορυκτά καύσιμα στα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών στις αεροπορικές μεταφορές. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και η προηγούμενη αυτής καθορίζουν γενικούς στόχους για την προμήθεια με ανανεώσιμα καύσιμα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Δεδομένου ότι οι αερομεταφορές αποτελούν μικρή αγορά καυσίμων για την οποία η παραγωγή ανανεώσιμων καυσίμων είναι περισσότερο δαπανηρή σε αντιδιαστολή με την πλήρως ενοποιημένη ευρωπαϊκή αγορά μεταφορών, σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, τα εν λόγω κανονιστικά πλαίσια θα πρέπει να συμπληρωθούν με ειδικά μέτρα για τις αερομεταφορές, ώστε να τονωθεί αποτελεσματικά η ανάπτυξη βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Επιπλέον, με τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 στο εθνικό δίκαιο, υπάρχει κίνδυνος να προκληθεί σημαντικός κατακερματισμός της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, όπου οι εθνικοί κανόνες για τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα έθεταν πολύ διαφορετικούς στόχους. Αυτό αναμένεται να επιδεινώσει περαιτέρω τα ζητήματα των ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές.

(12) Ως εκ τούτου, πρέπει να θεσπιστούν ενιαίοι κανόνες για την εσωτερική αγορά αερομεταφορών, προκειμένου να συμπληρωθεί η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και να επιτευχθούν οι γενικοί στόχοι της με την κάλυψη των ειδικών αναγκών και απαιτήσεων που απορρέουν από την εσωτερική αγορά αερομεταφορών της ΕΕ. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στην αποφυγή του κατακερματισμού της αγοράς αερομεταφορών, στην αποτροπή πιθανών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ οικονομικών παραγόντων ή των αθέμιτων πρακτικών αποφυγής κόστους όσον αφορά τον ανεφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με καύσιμα.

---

[11] Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

(13) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί καταρχάς στον καθορισμό πλαισίου για την αποκατάσταση και τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην αγορά αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τη χρήση αεροπορικών καυσίμων. Ένα τέτοιο πλαίσιο θα πρέπει να αποτρέπει τις αποκλίνουσες απαιτήσεις σε ολόκληρη την Ένωση, οι οποίες θα επέτειναν τις πρακτικές ανεφοδιασμού που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή θα συνεπαγόταν ανταγωνιστικό μειονέκτημα για ορισμένους αερολιμένες έναντι άλλων. Κατά δεύτερον, αποσκοπεί στον εξοπλισμό της αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ με αυστηρούς κανόνες, ώστε να διασφαλιστεί η σταδιακή αύξηση των μεριδίων των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους αερολιμένες της ΕΕ χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ.

(14) Είναι σημαντικό να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες σε ολόκληρη την εσωτερική αγορά της ΕΕ, οι οποίοι θα εφαρμόζονται άμεσα και με ομοιόμορφο τρόπο στους παράγοντες της αγοράς αερομεταφορών, αφενός, και στους παράγοντες της αγοράς αεροπορικών καυσίμων, αφετέρου. Το γενικό πλαίσιο που καθορίζεται από την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 θα πρέπει να συμπληρωθεί με ειδική διάταξη (lex specialis) που θα εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές. Θα πρέπει να περιλαμβάνει σταδιακά αυξανόμενους στόχους για την προμήθεια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να καθοριστούν προσεκτικά, λαμβανομένων υπόψη των στόχων μιας εύρυθμα λειτουργούσας αγοράς αεροπορικών μεταφορών, της ανάγκης απανθρακοποίησης του τομέα των αερομεταφορών και της τρέχουσας κατάστασης του κλάδου των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

(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 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.

(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 IX 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 IX 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.

(17) Για λόγους βιωσιμότητας, δεν θα πρέπει να είναι επιλέξιμα τα καύσιμα με βάση καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων. Ειδικότερα, η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης συμβαίνει όταν η καλλιέργεια φυτών για βιοκαύσιμα εκτοπίζει την παραδοσιακή παραγωγή φυτών για τρόφιμα και ζωοτροφές. Αυτή η πρόσθετη ζήτηση αυξάνει την πίεση στη γη και μπορεί να οδηγήσει στην επέκταση των γεωργικών εκτάσεων σε περιοχές με υψηλά αποθέματα άνθρακα, όπως δάση, υγροβιότοποι και τυρφώνες, προκαλώντας επιπρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και ζητήματα απώλειας βιοποικιλότητας. Από έρευνες έχει προκύψει ότι η κλίμακα των επιπτώσεων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως, μεταξύ άλλων, από τον τύπο πρώτης ύλης που χρησιμοποιείται για την παραγωγή καυσίμου, το ύψος της πρόσθετης ζήτησης για πρώτη ύλη που δημιουργεί η χρήση βιοκαυσίμων και τον βαθμό στον οποίο οι εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα προστατεύονται σε ολόκληρη την υφήλιο. Οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης έχουν εντοπιστεί στα βιοκαύσιμα, τα καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες για τα οποία παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα. Κατά συνέπεια, δεν θα πρέπει να προωθούνται καύσιμα με βάση τις καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων. Η προσέγγιση αυτή συνάδει με την πολιτική της Ένωσης και ειδικότερα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, η οποία περιορίζει και θέτει ανώτατο όριο στη χρήση των εν λόγω βιοκαυσίμων στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, λαμβανομένων υπόψη των χαμηλότερων περιβαλλοντικών οφελών τους, των χαμηλότερων επιδόσεων τους όσον αφορά τις δυνατότητες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και των ευρύτερων ανησυχιών σχετικά με τη βιωσιμότητα. Εκτός από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης —η οποία είναι ικανή να εκμηδενίσει μέρος ή το σύνολο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από επιμέρους βιοκαύσιμα— η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης εγκυμονεί κινδύνους και για τη βιοποικιλότητα. Ο κίνδυνος αυτός είναι ιδιαίτερα σοβαρός σε σχέση με τη δυνητικά μεγάλη επέκταση της παραγωγής που καθορίζεται από τη σημαντική αύξηση της ζήτησης. Στον τομέα των αερομεταφορών η ζήτηση βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών, μέσω της

προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Η μη επιλεξιμότητα των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης των οδικών μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη στροφή των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των αερομεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η στροφή, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών.

(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[12].

(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 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

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

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.

(20) Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα ελάχιστα μερίδια των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών μπορούν να διατεθούν επιτυχώς στην αγορά αερομεταφορών χωρίς ελλείψεις εφοδιασμού. Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να προβλεφθεί επαρκής χρόνος ώστε να μπορέσει η βιομηχανία ανανεώσιμων καυσίμων να αναπτύξει αναλόγως την παραγωγική ικανότητα. Η προμήθεια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική, αρχής γενομένης από το 2025. Ομοίως, προκειμένου να παρέχεται ασφάλεια δικαίου και προβλεψιμότητα στην αγορά και να προωθούνται οι επενδύσεις σε διαρκή βάση προς την παραγωγική ικανότητα όσον αφορά τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών, οι όροι του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι σταθεροί για μεγάλο χρονικό διάστημα.

(21) Με την εισαγωγή και την αύξηση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στους ενωσιακούς αερολιμένες, οι πρακτικές εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα ενδέχεται να επιταθούν λόγω της αύξησης του κόστους των αεροπορικών καυσίμων. Οι πρακτικές εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα δεν είναι βιώσιμες και θα πρέπει να αποφεύγονται, καθώς υπονομεύουν τις προσπάθειες της Ένωσης για μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις μεταφορές. Κάτι τέτοιο θα ήταν αντίθετο με τους στόχους απανθρακοποίησης των αερομεταφορών, καθώς η αύξηση του βάρους των αεροσκαφών θα αύξανε την κατανάλωση καυσίμων και τις σχετικές εκπομπές σε μια δεδομένη πτήση. Οι πρακτικές εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα θέτουν επίσης σε κίνδυνο τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην Ένωση μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, καθώς επίσης και μεταξύ των αερολιμένων. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να ανεφοδιάζονται πριν από την αναχώρηση από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα. Η ποσότητα καυσίμων που παρέχεται για ανεφοδιασμό πριν από την αναχώρηση από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα θα πρέπει να είναι ανάλογη με την ποσότητα καυσίμων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των πτήσεων που αναχωρούν από τον εν λόγω αερολιμένα, λαμβανομένης υπόψη της αναγκαίας συμμόρφωσης με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων. Η απαίτηση διασφαλίζει ότι ισχύουν ίσοι όροι για τις δραστηριότητες στην Ένωση για ενωσιακούς και αλλοδαπούς φορείς εκμετάλλευσης εξίσου, εξασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Δεδομένου ότι ο κανονισμός δεν καθορίζει μέγιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σε όλα τα αεροπορικά καύσιμα, οι αεροπορικές εταιρείες και οι προμηθευτές καυσίμων μπορούν να επιδιώξουν περισσότερο φιλόδοξες περιβαλλοντικές πολιτικές με υψηλότερη διάδοση και προμήθεια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στο συνολικό δίκτυο δραστηριοτήτων τους, αποφεύγοντας παράλληλα τον εφοδιασμό με πλεονάζοντα καύσιμα.

(22) Οι αερολιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι 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. 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.

(23) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως έκθεση στον Οργανισμό σχετικά με τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών που αγοράζουν, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των καυσίμων αυτών. Θα πρέπει να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που αγοράζονται, όπως, μεταξύ άλλων, για τη φύση και την προέλευση των πρώτων υλών, την οδό μετατροπής και τις εκπομπές κύκλου ζωής.

(24) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει επίσης να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις σχετικά με τον πραγματικό ανεφοδιασμό τους με αεροπορικά καύσιμα ανά ενωσιακό αερολιμένα, ώστε να αποδεικνύεται ότι δεν πραγματοποιήθηκε εφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα. Οι εκθέσεις θα πρέπει να επαληθεύονται από ανεξάρτητους ελεγκτές και να διαβιβάζονται στον Οργανισμό για παρακολούθηση και αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Οι ελεγκτές θα πρέπει να προσδιορίζουν την ακρίβεια του ετήσιου απαιτούμενου αεροπορικού καυσίμου που υποβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης χρησιμοποιώντας εργαλείο εγκεκριμένο από την Επιτροπή.

(25) Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως στην ενωσιακή βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 28 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, έκθεση σχετικά με τα αεροπορικά καύσιμα που προμηθεύουν, συμπεριλαμβανομένων των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Ο Οργανισμός θα πρέπει να υποβάλλει σε ετήσια βάση στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εκπλήρωση των αντίστοιχων υποχρεώσεων των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Αυτό είναι σημαντικό για να έχει η Επιτροπή σαφή εικόνα του επιπέδου συμμόρφωσης με τον κανονισμό.

(26) Δεν είναι δυνατόν χωρίς πρόσθετες διαδικασίες να προσδιοριστεί με ακρίβεια αν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών έχουν πραγματικά ανεφοδιάσει τις δεξαμενές τους με μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σε συγκεκριμένους ενωσιακούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναφέρουν τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών με βάση αρχεία αγοράς. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν από τον προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την αναφορά της αγοράς βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

(27) Είναι σημαντικό οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να μπορούν να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στο πλαίσιο συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ ή το σύστημα CORSIA, ανάλογα με το δρομολόγιο των πτήσεών τους. Ωστόσο, είναι σημαντικό ο παρών κανονισμός να μην οδηγήσει σε διπλή προσμέτρηση των μειώσεων των εκπομπών. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση της ίδιας παρτίδας βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών μόνο μία φορά. Οι προμηθευτές καυσίμων θα πρέπει να καλούνται να παρέχουν δωρεάν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όλες τις πληροφορίες που αφορούν τις ιδιότητες των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που πωλούνται στον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι οποίες είναι σημαντικές για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων

από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού ή των συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου.

(28) Προκειμένου να διασφαλιστούν, αφενός, ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών και, αφετέρου, η τήρηση των κλιματικών φιλοδοξιών της Ένωσης, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις για τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Το επίπεδο των κυρώσεων πρέπει να είναι ανάλογο προς την περιβαλλοντική ζημία και τον βαθμό στον οποίο θίγονται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά ως συνέπεια της μη συμμόρφωσης. Κατά την επιβολή διοικητικών προστίμων, οι αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την εξέλιξη της τιμής των αεροπορικών καυσίμων και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών κατά το έτος υποβολής εκθέσεων.

(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.

(30) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις για περιοδικές εκθέσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εξέλιξη των αγορών των αερομεταφορών και των καυσίμων, την αποτελεσματικότητα βασικών χαρακτηριστικών του κανονισμού, όπως τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, το ύψος των διοικητικών προστίμων ή οι εξελίξεις πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών σε διεθνές επίπεδο. Τα στοιχεία αυτά είναι καίριας σημασίας για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην αγορά βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εξέταση του ενδεχομένου αναθεώρησης του κανονισμού.

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

(32) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η τήρηση ισότιμων όρων στην αγορά αερομεταφορών της Ένωσης με παράλληλη αύξηση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα του τομέα των αερομεταφορών, μπορεί όμως, εξαιτίας των χαρακτηριστικών της αγοράς και των επιπτώσεων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, στους ενωσιακούς αερολιμένες και στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

– «ενωσιακός αερολιμένας»: αερολιμένας κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 2) της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[13], 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·

– «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·

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

– «αεροπορικά καύσιμα»: τα καύσιμα που παρασκευάζονται για άμεση χρήση από αεροσκάφος·

– «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 IX 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·

– «παρτίδα»: ποσότητα βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που μπορεί να ταυτοποιηθεί με αριθμό και να ιχνηλατηθεί·

[13] Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη.

– «εκπομπές κύκλου ζωής»: εκπομπές ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, στις οποίες λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα από την παραγωγή ενέργειας, τη μεταφορά, τη διανομή και τη χρήση ενέργειας επί του αεροσκάφους, μεταξύ άλλων, και κατά τη διάρκεια της καύσης, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 31 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·

– «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·

– «συμβατικά αεροπορικά καύσιμα»: καύσιμα που παράγονται από ορυκτές μη ανανεώσιμες πηγές καυσίμων υδρογονανθράκων και χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές·

– «προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων»: προμηθευτής καυσίμων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 38) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ο οποίος προμηθεύει αεροπορικά καύσιμα σε ενωσιακό αερολιμένα·

– «έτος υποβολής εκθέσεων»: περίοδος ενός έτους κατά την οποία πρέπει να υποβάλλονται οι εκθέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 7 και 9, η οποία αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου·

– «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται του έτους υποβολής εκθέσεων·

– «ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα»: η ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση όλων των πτήσεων εμπορικών αερομεταφορών που εκτελούνται από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, με αναχώρηση από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς·

– «ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα»: η διαφορά μεταξύ των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων και των πραγματικών καυσίμων με τα οποία ανεφοδιάστηκε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πριν από πτήσεις που αναχωρούν από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς·

– «συνολική ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα»: το άθροισμα των ετήσιων ποσοτήτων που δεν έχουν αποθηκευτεί από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς·

– «σύστημα αερίων του θερμοκηπίου»: σύστημα που χορηγεί οφέλη σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

Άρθρο 4

Μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που διατίθενται σε ενωσιακούς αερολιμένες

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

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 11 παράγραφοι 3 και 4, όταν ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων δεν προμηθεύει τα ελάχιστα μερίδια που καθορίζονται στο

παράρτημα Ι για συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς, συμπληρώνει τουλάχιστον το εν λόγω έλλειμμα κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς.

Άρθρο 5

Υποχρέωση ανεφοδιασμού των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με καύσιμα

Η ετήσια ποσότητα αεροπορικών καυσίμων με την οποία ανεφοδιάζεται συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα ανέρχεται τουλάχιστον στο 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των ενωσιακών αερολιμένων για την παροχή υποδομής

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

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 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.

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).

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλουν στον Οργανισμό τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τη συνολική ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που παρέχονται για ανεφοδιασμό σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, εκφραζόμενη σε τόνους·

β) τα ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα, ανά ενωσιακό αερολιμένα, εκφραζόμενα σε τόνους·

γ) την ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα ανά ενωσιακό αερολιμένα. Εάν η ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα είναι αρνητική ή εάν είναι μικρότερη από το 10 % του ετήσιου απαιτούμενου αεροπορικού καυσίμου, η αναφερόμενη ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα αναφέρεται ως 0·

δ) τη συνολική ποσότητα βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που αγοράστηκε από προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων, με σκοπό την εκτέλεση των πτήσεών τους με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες, εκφραζόμενη σε τόνους·

ε) για κάθε αγορά βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, το όνομα του προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων, την ποσότητα που αγοράστηκε εκφραζόμενη σε τόνους, την τεχνολογία μετατροπής, τα χαρακτηριστικά και την προέλευση των πρώτων υλών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή, καθώς και τις εκπομπές κύκλου ζωής των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. Όταν μία αγορά περιλαμβάνει βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών με διαφορετικά χαρακτηριστικά, η έκθεση παρέχει τις πληροφορίες αυτές για κάθε τύπο βιώσιμου καυσίμου αεροσκαφών.

Η έκθεση υποβάλλεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ.

Η έκθεση επαληθεύεται από ανεξάρτητο ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 14 και 15 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[14] και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2067 της Επιτροπής[15].

Άρθρο 8

Δυνατότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν διεκδικούν οφέλη για τη χρήση της ίδιας παρτίδας βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στο πλαίσιο περισσότερων του ενός συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου. Μαζί με την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 7, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχουν στον Οργανισμό:

α) δήλωση των συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου στα οποία συμμετέχουν και στα οποία μπορεί να αναφέρεται η χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών·

β) δήλωση ότι δεν έχουν αναφέρει τις ίδιες παρτίδες βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στο πλαίσιο περισσότερων του ενός συστημάτων.

Για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 7 του παρόντος κανονισμού, ή στο πλαίσιο συστήματος αερίων του θερμοκηπίου, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων παρέχουν δωρεάν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τις σχετικές πληροφορίες.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους προμηθευτές καυσίμων

Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων υποβάλλουν στην ενωσιακή βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 28 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την περίοδο αναφοράς:

α) την ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκε σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα·

β) την ποσότητα βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που παρασχέθηκε σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, και για κάθε τύπο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο στοιχείο γ)·

[14] Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας.

[15] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/2067 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με την επαλήθευση των δεδομένων και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 334 της 31.12.2018, σ. 94).

γ) τις εκπομπές κύκλου ζωής, την προέλευση των πρώτων υλών και τη διαδικασία μετατροπής για κάθε τύπο βιώσιμου καυσίμου αεροσκαφών που παρασχέθηκε στους ενωσιακούς αερολιμένες.

Ο Οργανισμός έχει πρόσβαση στην ενωσιακή βάση δεδομένων και χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιέχονται στην ενωσιακή βάση δεδομένων, μόλις οι πληροφορίες επαληθευτούν σε επίπεδο κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Άρθρο 10

Αρμόδια αρχή

(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.

(2) Ο Οργανισμός διαβιβάζει τα δεδομένα που λαμβάνει σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 9 στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Ο Οργανισμός διαβιβάζει επίσης στις αρμόδιες αρχές συγκεντρωτικά δεδομένα για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων για τους οποίους οι αρχές αυτές είναι αρμόδιες σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4 και 5.

(3) Οι αρμόδιες αρχές για έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής[16].

(4) Οι αρμόδιες αρχές όσον αφορά τους ενωσιακούς αερολιμένες καθορίζονται με βάση την αντίστοιχη εδαφική δικαιοδοσία.

(5) Οι αρμόδιες αρχές όσον αφορά τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων καθορίζονται σύμφωνα με το οικείο κράτος μέλος εγκατάστασης.

Άρθρο 11

Επιβολή της νομοθεσίας

(1) Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 το αργότερο και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

(2) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στο άρθρο 5 υπόκειται σε διοικητικό πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι τουλάχιστον διπλάσιο από το γινόμενο της μέσης ετήσιας τιμής του αεροπορικού καυσίμου ανά τόνο επί τη συνολική ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα.

[16] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής, της 5ης Αυγούστου 2009, σχετικά με τον κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ασκούσαν αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

(3) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 σε σχέση με το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών υπόκειται σε διοικητικό πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι τουλάχιστον διπλάσιο από το γινόμενο της διαφοράς μεταξύ της ετήσιας μέσης τιμής των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών ανά τόνο επί την ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνονται με το ελάχιστο μερίδιο που αναφέρεται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα Ι.

(4) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 σε σχέση με το ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων υπόκειται σε διοικητικό πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι τουλάχιστον διπλάσιο από το γινόμενο της διαφοράς μεταξύ της ετήσιας μέσης τιμής των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων ανά τόνο επί την ποσότητα των αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνονται με το ελάχιστο μερίδιο που αναφέρεται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα Ι.

(5) Στην απόφαση για την επιβολή των διοικητικών προστίμων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4, η αρμόδια αρχή εξηγεί τη μεθοδολογία που εφαρμόζεται για τον καθορισμό της τιμής των αεροπορικών καυσίμων, των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων στην αγορά της Ένωσης, με βάση επαληθεύσιμα και αντικειμενικά κριτήρια.

(6) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων ο οποίος έχει συσσωρεύσει έλλειμμα από την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 4 σε σχέση με το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών ή συνθετικών καυσίμων σε συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς, προμηθεύει την αγορά —κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς— με ποσότητα του αντίστοιχου καυσίμου ίση με το εν λόγω έλλειμμα, επιπλέον της υποχρέωσής του για την περίοδο αναφοράς. Η εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής δεν απαλλάσσει τον προμηθευτή καυσίμων από την υποχρέωση καταβολής των κυρώσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου.

(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.

Άρθρο 12

Συλλογή και δημοσίευση δεδομένων

Ο Οργανισμός δημοσιεύει κάθε έτος τεχνική έκθεση βάσει των ετήσιων εκθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 7 και 9. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) την ποσότητα βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που αγόρασαν τόσο οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε επίπεδο Ένωσης συνολικά, για χρήση σε πτήσεις με αναχώρηση από ενωσιακό αερολιμένα, όσο και οι ενωσιακοί αερολιμένες·

β) την ποσότητα βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και συνθετικών αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκε σε επίπεδο Ένωσης συνολικά και ανά ενωσιακό αερολιμένα·

γ) την κατάσταση της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τις τιμές, και τις τάσεις όσον αφορά την παραγωγή και χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών στην Ένωση·

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

ε) την κατάσταση συμμόρφωσης κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων που υπέχει υποχρέωση βάσει του παρόντος κανονισμού κατά την περίοδο αναφοράς·

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.

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 Ι ως σταθμισμένο μέσο όρο επί του συνόλου των αεροπορικών καυσίμων που προμήθευσε σε ενωσιακούς αερολιμένες για την εν λόγω περίοδο αναφοράς.

Άρθρο 14

Εκθέσεις και επανεξέταση

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 Ι, 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_2. 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.

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2023.

Ωστόσο, τα άρθρα 4 και 5 εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2025 και τα άρθρα 7 και 9 εφαρμόζονται από την 1η Απριλίου 2024 για την περίοδο αναφοράς του έτους 2023.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*