



Βρυξέλλες, 2 Ιουνίου 2022  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2021/0205(COD)

---

---

TRANS 348  
AVIATION 107  
ENV 532  
ENER 244  
IND 211  
COMPET 434  
ECO 49  
RECH 329  
CODEC 830  
CLIMA 255  
RELEX 726  
IA 86

#### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

---

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

---

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8859/22

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 10884/21 REV1 + ADD1-3

---

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές – «ReFuel Aviation»  
– Γενική προσέγγιση

---

Επισυνάπτεται, προς ενημέρωση των αντιπροσωπιών, το κείμενο επί του οποίου το Συμβούλιο «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια» (Μεταφορές) κατέληξε σε γενική προσέγγιση για την ανωτέρω πρόταση κατά τη σύνοδό του στις 2 Ιουνίου 2022.

**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<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

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.

---

<sup>1</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της , σ. .

- (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.
- (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, παράλληλα δε να στηριχθεί η απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών με την προώθηση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF). Οι διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων μπορούν να επηρεάσουν 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<sup>3</sup>, την οποία εξέδωσε η Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2020, καθορίζει την πορεία δράσης για το σύστημα μεταφορών της ΕΕ ώστε να επιτύχει τον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό του και να καταστεί 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 αεροπορικών καυσίμων 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<sub>2</sub>. Άλλες εναλλακτικές λύσεις παροχής ενέργειας για αεροσκάφη, όπως η ηλεκτρική ενέργεια ή το υγρό υδρογόνο, αναμένεται να συμβάλουν σταδιακά στην απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών, αρχής γενομένης από τις πτήσεις μικρών αποστάσεων.
- (9) Η σταδιακή εισαγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του τομέα των αερομεταφορών με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων σε ολόκληρη την Ένωση.

<sup>3</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος, (COM/2020/789 final) της 9ης Δεκεμβρίου 2020.

- (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 αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων.
- (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<sup>4</sup>. 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 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 αεροπορικών καυσίμων. 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.

---

<sup>4</sup> 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).

- (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, προωθώντας παράλληλα τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Ωστόσο, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001· τα κράτη μέλη μπορούν να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση αεροπορικών καυσίμων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό για την επίτευξη των σκοπών και στόχων που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, υπό τους όρους και εντός των ορίων της εν λόγω οδηγίας.
- (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 αεροπορικών καυσίμων στους ενωσιακούς αερολιμένες 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 αεροπορικών καυσίμων. 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 αεροπορικών καυσίμων.

(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, επαναπατρισμού και απέλασης, 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 εντός της Ένωσης. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίζουν ότι αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφός τους και δεν επιτυγχάνει το εν λόγω κατώτατο όριο θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ενωσιακός αερολιμένας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπόκειται στον παρόντα κανονισμό. 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 αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων 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 προσπάθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να είναι επιλέξιμα όλα τα βιοκαύσιμα που πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πιστοποιούνται σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, εξαιρουμένων των βιοκαυσίμων που παράγονται από «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών», των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των αεροπορικών καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα που συμμορφώνονται με το όριο για τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία. Στο πλαίσιο αυτό, για να διασφαλιστεί η συνέπεια με άλλες συναφείς πολιτικές της ΕΕ, η επιλεξιμότητα των βιοκαυσίμων, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στα κριτήρια βιωσιμότητας και τα όρια που καθορίζονται στην οδηγία 2018/2001.

Ειδικότερα, τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών που παράγονται από πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ μέρος Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 είναι ουσιαστικής σημασίας, ως η πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία που είναι διαθέσιμη επί του παρόντος για την απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Το ανανεώσιμο μερίδιο καυσίμων που παράγεται μέσω συνεπεξεργασίας θα πρέπει να είναι επιλέξιμο βάσει του ορισμού των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, εφόσον το ανανεώσιμο μερίδιο καυσίμων παράγεται από πρώτες ύλες που παρατίθενται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, εξαιρουμένων των βιοκαυσίμων που παράγονται από «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών», όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 40) της εν λόγω οδηγίας, να καθορίζεται δε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που προβλέπεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη [XXX].

Τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που επιτυγχάνουν υψηλές μειώσεις εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου αντίστοιχες με τις μειώσεις που επιτυγχάνουν τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

- (16α) Δεδομένης της χρήσης τους για καλλυντικά και ζωοτροφές, τα βιοκαύσιμα πλην των προηγμένων βιοκαυσίμων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και πλην των βιοκαυσίμων που παράγονται από τις πρώτες ύλες του παραρτήματος ΙΧ μέρος Β της εν λόγω οδηγίας, τα οποία παρέχονται σε ενωσιακούς αερολιμένες από κάθε προμηθευτή καυσίμων θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν κατ' ανώτατο όριο το 3 % με σκοπό τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που πρέπει να παρέχονται για ανεφοδιασμό σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

- (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, υδροβιότοποι 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) [...]
- (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 στρεβλώσεις στην αγορά αεροπορικών υπηρεσιών, οι ενωσιακοί αερολιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφοδιάζονται με ενιαία ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. 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 βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των 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 αεροπορικών καυσίμων όσον αφορά την αποδοτική χρήση των πόρων (ειδικότερα όσον αφορά τις ανάγκες σε νερό) της διεργασίας παραγωγής. Ωστόσο, το κόστος παραγωγής των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων υπολογίζεται επί του παρόντος σε επίπεδο τριπλάσιο έως εξαπλάσιο της τιμής αγοράς των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει ειδική επιμέρους υποχρέωση για την εν λόγω τεχνολογία. Οι προμηθευτές καυσίμων θα πρέπει να έχουν την επιλογή να επιτυγχάνουν τα ελάχιστα μερίδια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό χρησιμοποιώντας συνθετικά αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που προέρχονται από υδρογόνο χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, με τα οποία επιτυγχάνονται παρόμοιες σημαντικές μειώσεις των αερίων του θερμοκηπίου με τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης.
- (20) Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα ελάχιστα μερίδια των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων 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.

(20α) Δεδομένου ότι ο κανονισμός δεν καθορίζει μέγιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων στο συνολικό δίκτυο δραστηριοτήτων τους. Κατά συνέπεια, η αγορά θα πρέπει να παραμείνει ελεύθερη να προμηθεύει και να χρησιμοποιεί μεγαλύτερες ποσότητες βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων από εκείνες που απαιτούνται για την εφαρμογή των ελάχιστων μεριδίων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, προκειμένου να ενισχυθεί περαιτέρω η απανθρακοποίηση του τομέα των αερομεταφορών και δεδομένου του σημαντικού δυναμικού απανθρακοποίησης των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόζουν, για περιορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένα ανώτατα όρια, υψηλότερα ελάχιστα μερίδια των εν λόγω καυσίμων από αυτά που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, σε έναν ή περισσότερους ενωσιακούς αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός τους, όταν το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό έχει επιτευχθεί κατά μέσο όρο σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς ή οποιαδήποτε στιγμή πριν από την 1η Ιανουαρίου 2027. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν την επιλογή να μην εφαρμόζουν τα εν λόγω ανώτατα όρια στην περίπτωση μικρών αερολιμένων, όπου η ετήσια επιβατική κίνηση εξωτερικού είναι κάτω των 2 εκατομμυρίων επιβατών, δεδομένου ότι μια τέτοια περαιτέρω επιλογή δεν θα επηρέαζε αρνητικά την εσωτερική αγορά αερομεταφορών. Ωστόσο, όταν η διανομή συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες δεν μπορεί να διασφαλιστεί λόγω διαρθρωτικής έλλειψης παραγωγής ή προμήθειας τέτοιων καυσίμων στην Ένωση, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδίδει απόφαση βάσει της οποίας θα υποχρεούνται τα κράτη μέλη να αναστείλουν την εφαρμογή των εν λόγω υψηλότερων εθνικών ελάχιστων μεριδίων. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να εμποδίζουν τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ειδικά μέτρα πέραν εκείνων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, με στόχο τη διευκόλυνση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε εσωτερικές πτήσεις.

- (21) Με την εισαγωγή και την αύξηση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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, με την επιφύλαξη του αποθέματος καυσίμων που πρέπει να παρέχεται για ανεφοδιασμό με σκοπό τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων, ειδικότερα τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>5</sup>. 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.
- (21α) Ωστόσο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει τη δυνατότητα απαλλαγής, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από την υποχρέωση ανεφοδιασμού πριν από την αναχώρηση για συγκεκριμένα δρομολόγια κάτω των 1 200 χιλιομέτρων που αναχωρούν από ενωσιακούς αερολιμένες, σε περίπτωση που οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να αποδείξουν τις σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες στον ανεφοδιασμό αεροσκαφών σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, οι οποίες τους εμποδίζουν να εκτελούν πτήσεις επιστροφής εντός εύλογου χρονικού διαστήματος μετά τις αφίξεις, κάτι που θα μπορούσε να έχει ιδίως επιπτώσεις στη συνδεσιμότητα περιφερειακών περιοχών, ή τις διαρθρωτικές δυσκολίες ανεφοδιασμού με καύσιμα που οδηγούν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων σε σύγκριση με τις τιμές που ισχύουν κατά μέσο όρο για παρόμοια είδη καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες. Οι σημαντικά υψηλότερες τιμές στον συγκεκριμένο αερολιμένα δεν θα πρέπει να οφείλονται κατά κύριο λόγο στη μεγαλύτερη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στον εν λόγω αερολιμένα.

---

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

- (22) Ο οργανισμός διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνει την πρόσβαση σε βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών, ώστε να μην αποτελεί εμπόδιο όσον αφορά τη χρήση των εν λόγω καυσίμων. Εάν χρειαστεί, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτούν από τον οργανισμό διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την αδιάλειπτη διανομή και τον ανεφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Ο ρόλος των αρμόδιων αρχών θα πρέπει να παρέχει στον οργανισμό διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων 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 στις αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός) σχετικά με τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα που αγοράζουν, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των καυσίμων αυτών. Θα πρέπει να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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 στις αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό για παρακολούθηση και αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Οι ανεξάρτητοι 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 αεροπορικών καυσίμων.
- (25α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίζουν την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ενωσιακούς αερολιμένες και προμηθευτές καυσίμων. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τους κανόνες για την κατανομή των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, των ενωσιακών αερολιμένων και των προμηθευτών καυσίμων στις αρμόδιες αρχές. Ο Οργανισμός θα πρέπει να διαβιβάζει στις αρμόδιες αρχές συγκεντρωτικά δεδομένα για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων για τους οποίους οι αρχές αυτές είναι αρμόδιες. Στο μέτρο του δυνατού, το επίπεδο συγκέντρωσης θα πρέπει να επιτρέπει τη σύγκριση με άλλες πηγές δεδομένων από τις αρμόδιες αρχές.

- (25β) Ο Οργανισμός θα πρέπει να συντάσσει τεχνική έκθεση σε ετήσια βάση και να τη διαβιβάζει στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Αυτό είναι σημαντικό ιδίως για να υπάρχει σαφής εικόνα του επιπέδου συμμόρφωσης με τον κανονισμό, της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ένωση και τις τρίτες χώρες, της κατάστασης της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την εξέλιξη της διαφοράς τιμών μεταξύ βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και ορυκτών καυσίμων, και της σύνθεσης των αεροπορικών καυσίμων.
- (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 αεροπορικών καυσίμων σε συγκεκριμένους ενωσιακούς αερολιμένες. Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναφέρουν τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων. Οι προμηθευτές καυσίμων μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό χρησιμοποιώντας το σύστημα ισοζυγίου μάζας που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.
- (27) Είναι σημαντικό οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να μπορούν να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στο πλαίσιο συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ ή το σύστημα CORSIA, κατά τη διακριτική τους ευχέρεια. 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 αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων 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 προστίμων, οι αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την εξέλιξη της τιμής των αεροπορικών καυσίμων και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων κατά το έτος υποβολής εκθέσεων.

- (28β) Η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διευκόλυνση της απανθρακοποίησης. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη της τρέχουσας έλλειψης αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων της ΕΕ, του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και της σημαντικής διαφοράς τιμών μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, η μετάβαση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί μέσω κινήτρων που αντικατοπτρίζουν το περιβαλλοντικό όφελος των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τα καθιστούν πιο ανταγωνιστικά για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Η χρήση των εσόδων που προκύπτουν από τα πρόστιμα, ή του ισοδύναμου σε οικονομική αξία των εν λόγω εσόδων, για τη στήριξη έργων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων θα συμβάλει στην επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (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.
- (29α) Θα πρέπει να προβλέπεται μεταβατική περίοδος 10 ετών με σκοπό τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις σχετικά με το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, 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 αεροπορικών καυσίμων σε ορισμένους αερολιμένες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντιστάθμιση χαμηλότερων μεριδίων βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή για τη μειωμένη διαθεσιμότητα συμβατικών αεροπορικών καυσίμων σε άλλους αερολιμένες.
- (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 αερομεταφορών και καυσίμων και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών της Ένωσης, στη συνδεσιμότητα νησιών και απομακρυσμένων εδαφών και στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και κόμβων αερολιμένων έναντι των ανταγωνιστών τους σε γειτονικές χώρες, και σχετικά με την αποτελεσματικότητα βασικών χαρακτηριστικών του κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων μεριδίων βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, το ύψος των προστίμων ή τις εξελίξεις πολιτικής σχετικά με τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων διεθνώς. Τα στοιχεία αυτά είναι καίριας σημασίας για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην αγορά βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εξέταση του ενδεχομένου αναθεώρησης του κανονισμού.

Στις εν λόγω εκθέσεις, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει τις επιλογές τροποποιήσεων, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων μηχανισμών για τη στήριξη της παραγωγής και της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, καθώς και μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων, προκειμένου να περιοριστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις του παρόντος κανονισμού στην αεροπορική συνδεσιμότητα και τον ανταγωνισμό και να μετριαστεί η διαρροή άνθρακα.

Η απαίτηση που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό για διασφάλιση της διάθεσης ελάχιστου μεριδίου βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα θα μπορούσε να ωθήσει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις ανταπόκρισης με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες και τελικό προορισμό εκτός της Ένωσης να πραγματοποιούν διελεύσεις μέσω κομβικών αερολιμένων εκτός της ΕΕ που δεν υπόκεινται στην εν λόγω απαίτηση και όχι μέσω κόμβων της ΕΕ. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού εις βάρος των ενωσιακών αερολιμένων και των φορέων εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούν τους εν λόγω αερολιμένες, καθώς και σε κίνδυνο διαρροής άνθρακα. Ελλείψει υποχρεωτικού συστήματος σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για διεθνείς πτήσεις σε επίπεδο ΔΟΠΑ ή στο πλαίσιο ολοκληρωμένων πολυμερών ή διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της ΕΕ ή/και των κρατών μελών της και τρίτων χωρών με παρόμοιο επίπεδο φιλοδοξίας σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού ή μηχανισμών που έχουν αναπτυχθεί σε διεθνές επίπεδο για την πρόληψη του κινδύνου διαρροής άνθρακα και στρέβλωσης του ανταγωνισμού, η Επιτροπή θα πρέπει ιδίως να εξετάσει το ενδεχόμενο ανάπτυξης στοχευμένων μηχανισμών με στόχο την πρόληψη των επιπτώσεων αυτών.

(31) [...].

(31α) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 3 και του άρθρου 5 παράγραφος 2, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή υψηλότερων ελάχιστων μεριδίων συνθετικών αεροπορικών καυσίμων από τα κράτη μέλη και την απαλλαγή από την υποχρέωση ανεφοδιασμού πριν από την αναχώρηση που μπορεί να χορηγηθεί σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

(32) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η τήρηση ισότιμων όρων στην αγορά αερομεταφορών της Ένωσης με παράλληλη αύξηση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, 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 επικουρικής, 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 αεροπορικών καυσίμων.

### *Άρθρο 2*

#### **Πεδίο εφαρμογής**

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

Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει, κατά περίπτωση, ότι αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφος του θα αντιμετωπίζεται ως ενωσιακός αερολιμένας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή και στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός) ένα έτος πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω απόφασης. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις πληροφορίες στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και παρέχει επικαιροποιημένο και ενοποιημένο κατάλογο των σχετικών αερολιμένων, ο οποίος είναι εύκολα προσβάσιμος.

### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

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

- «ενωσιακός αερολιμένας»: αερολιμένας κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 1) της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>6</sup>, όπου η επιβατική κίνηση υπερέβη το 1 εκατομμύριο επιβάτες ή όπου η εμπορευματική κίνηση υπερέβη τους 100 000 τόνους κατά την περίοδο αναφοράς, και ο οποίος δεν βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- «οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα»: η οντότητα που αναφέρεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/67/ΕΚ<sup>7</sup> ή, σε περίπτωση που το οικείο κράτος μέλος έχει αναθέσει τη διαχείριση των κεντρικών υποδομών για τα συστήματα διανομής καυσίμων σε άλλον φορέα σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 96/67/ΕΚ, ο εν λόγω άλλος φορέας·
- «φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους»: πρόσωπο που εκτέλεσε τουλάχιστον 500 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·

---

<sup>6</sup> Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη.

<sup>7</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36).

- «βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα» (SAF): τα υποκατάστατα αεροπορικά καύσιμα τα οποία είναι είτε: α) βιοκαύσιμα τα οποία πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας, με εξαίρεση τα βιοκαύσιμα που παράγονται από «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών», όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 40) της εν λόγω οδηγίας, β) τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα είτε γ) τα αεροπορικά καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 35) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία συμμορφώνονται με το όριο για τη μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας·
- «παρτίδα»: ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που μπορεί να ταυτοποιηθεί με αριθμό και να ιχνηλατηθεί·
- «εκπομπές κύκλου ζωής»: εκπομπές ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, 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»: υποκατάστατα αεροπορικά καύσιμα τα οποία είναι ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία συμμορφώνονται με το όριο για τη μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας·
- «συνθετικά αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών»: υποκατάστατα αεροπορικά καύσιμα που προέρχονται από υδρογόνο χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, για τα οποία η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής από τη χρήση τους είναι τουλάχιστον 70 %·
- «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 των αεροπορικών καυσίμων που αναφέρονται ως «καύσιμα ταξιδιού» και «καύσιμα τροχοδρόμησης» στο παράρτημα IV του κανονισμού αριθ. 965/2012 της Επιτροπής<sup>8</sup>, η οποία 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 αεροπορικών καυσίμων.

#### *Άρθρο 4*

### **Μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που διατίθενται σε ενωσιακούς αερολιμένες**

**1.** Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα περιέχουν ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένου ελάχιστου μεριδίου συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα I.

Η υποχρέωση αυτή θεωρείται ότι τηρείται όταν τα μερίδια που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο επιτυγχάνονται με τη χρήση συνθετικών αεροπορικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

---

<sup>8</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

2. Για κάθε περίοδο αναφοράς, τα βιοκαύσιμα πλην των προηγμένων βιοκαυσίμων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και πλην των βιοκαυσίμων που παράγονται από τις πρώτες ύλες του παραρτήματος ΙΧ μέρος Β της εν λόγω οδηγίας, τα οποία παρέχονται σε ενωσιακούς αερολιμένες από κάθε προμηθευτή καυσίμων αντιπροσωπεύουν κατ' ανώτατο όριο το 3 % με σκοπό τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα μερίδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και στο παράρτημα Ι.

3. Όταν από την τεχνική έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 12 προκύπτει ότι το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι, έχει επιτευχθεί κατά μέσο όρο σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς ή οποιαδήποτε στιγμή πριν από την 1η Ιανουαρίου 2027, ένα κράτος μέλος μπορεί, για τους σκοπούς της παραγράφου 1, να εφαρμόσει υψηλότερο ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων από αυτό που καθορίζεται στο παράρτημα Ι, σε έναν ή περισσότερους ενωσιακούς αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του, για τις επόμενες περιόδους αναφοράς και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034. Το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί στα άλλα κράτη μέλη και στην Επιτροπή το μέτρο που έλαβε. Η Επιτροπή δημοσιεύει την κοινοποίηση αυτή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Όταν, μετά τη θέσπιση από το οικείο κράτος μέλος μέτρου σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, που καθορίζεται στο παράρτημα Ι δεν μπορεί να επιτευχθεί κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών περιόδων αναφοράς κατά μέσο όρο σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες λόγω διαρθρωτικής έλλειψης παραγωγής ή προμήθειας τέτοιων καυσίμων στην Ένωση, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 13α παράγραφος 2, εκδίδει απόφαση με την οποία ζητείται από το κράτος μέλος να αναστείλει την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου.

4. Το υψηλότερο ελάχιστο μερίδιο που εφαρμόζεται από το οικείο κράτος μέλος σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 δεν υπερβαίνει το 1 % για την περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 και δεν υπερβαίνει το ελάχιστο μερίδιο που ορίζεται για τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα στο παράρτημα Ι σε ποσοστό άνω του 3 % για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034. Τα εν λόγω ανώτατα όρια δεν εφαρμόζονται σε ενωσιακούς αερολιμένες στους οποίους η ετήσια επιβατική κίνηση εξωτερικού είναι κάτω των 2 εκατομμυρίων επιβατών.

5. Οι προμηθευτές καυσίμων μπορούν να αποδείξουν τη συμμόρφωση με την υποχρέωση της παραγράφου 1 και με κάθε μέτρο που λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 3 πρώτο εδάφιο, χρησιμοποιώντας το σύστημα ισοζυγίου μάζας που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

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**

1. 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, με την επιφύλαξη της ποσότητας των καυσίμων με την οποία πρέπει να ανεφοδιάζεται προκειμένου να συμμορφώνεται με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων.

2. Φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να ζητήσει από την αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 να απαλλαγούν από την υποχρέωση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου οι πτήσεις σε συγκεκριμένο υφιστάμενο ή νέο δρομολόγιο κάτω των 1 200 χιλιομέτρων που αναχωρούν από ενωσιακό αερολιμένα. Η απόσταση αυτή υπολογίζεται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.

Η αίτηση αυτή υποβάλλεται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της προβλεπόμενης απαλλαγής. Το εν λόγω αίτημα περιλαμβάνει επαρκή αιτιολόγηση με βάση σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες στον ανεφοδιασμό αεροσκαφών σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα οι οποίες εμποδίζουν τον φορέα να εκτελεί αναχωρήσεις αεροσκαφών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος μετά τις αφίξεις ή διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών συγκεκριμένου ενωσιακού αερολιμένα, με αποτέλεσμα σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων σε σύγκριση με τις τιμές που ισχύουν κατά μέσο όρο για παρόμοια είδη καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες, ιδίως λόγω ειδικών περιορισμών στις μεταφορές καυσίμων ή λόγω περιορισμένης διαθεσιμότητας καυσίμων στον εν λόγω αερολιμένα.

Η αρμόδια αρχή αξιολογεί το εν λόγω αίτημα και, με βάση την αιτιολόγηση που παρέχεται, μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες.

Η αρμόδια αρχή αποφασίζει σχετικά με το αίτημα τουλάχιστον έναν μήνα πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της προβλεπόμενης απαλλαγής. Η χορηγούμενη απαλλαγή έχει περιορισμένη διάρκεια ισχύος, η οποία δεν υπερβαίνει το ένα έτος· στη συνέχεια, επανεξετάζεται κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Η μη εμπρόθεσμη έκδοση απόφασης σύμφωνα με το τέταρτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου θεωρείται σιωπηρή απόφαση εξουσιοδότησης για την εφαρμογή της αιτούμενης απαλλαγής για περίοδο ενός έτους, πέραν της οποίας επανεξετάζεται κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί τον κατάλογο των απαλλαγών που έχουν χορηγηθεί στην Επιτροπή, η οποία τον δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και τον επικαιροποιεί τουλάχιστον μία φορά ετησίως.

Κατόπιν γραπτής καταγγελίας που υποβάλλεται από κράτος μέλος, φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τον φορέα διαχείρισης του οικείου ενωσιακού αερολιμένα, προμηθευτή καυσίμων ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί, αφού αξιολογήσει την αιτιολόγηση που έχει παρασχεθεί για τη χορηγηθείσα απαλλαγή με βάση τα κριτήρια που ορίζονται στο δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, μέσω εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 13α παράγραφος 2, να ζητήσει από την αρμόδια αρχή να εκδώσει απόφαση για την κατάργηση της εν λόγω απαλλαγής αρχής γενομένης από την έναρξη της προσεχούς περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93. Όταν η εν λόγω περίοδος προγραμματισμού δρομολογίων ξεκινά σε λιγότερο από δύο μήνες μετά τη δημοσίευση της εκτελεστικής πράξης, η απόφαση για την κατάργηση της απαλλαγής αρχίζει να εφαρμόζεται από την έναρξη της επόμενης περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων.

## *Άρθρο 6*

### **Υποχρεώσεις των ενωσιακών αερολιμένων για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών**

Ο οργανισμός διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνει την πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Όταν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναφέρουν δυσκολίες στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας όσον αφορά την πρόσβαση σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, η αρμόδια αρχή ζητεί από τον οργανισμό διαχείρισης του εν λόγω ενωσιακού αερολιμένα να παράσχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με την παράγραφο 1. Ο οικείος οργανισμός διαχείρισης του ενωσιακού αερολιμένα παρέχει τις πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η αρμόδια αρχή διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στον Οργανισμό με σκοπό την κατάρτιση της τεχνικής έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 12.

Κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, ο οργανισμός διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εντοπίσει και να αντιμετωπίσει την έλλειψη επαρκούς πρόσβασης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

#### *Άρθρο 7*

#### **Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών**

Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με μια δεδομένη περίοδο αναφοράς:

- 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 αεροπορικών καυσίμων που αγοράστηκε από προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων, με σκοπό την εκτέλεση των πτήσεών τους εμπορικής αερομεταφοράς με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες, εκφραζόμενη σε τόνους·
- ε) για κάθε αγορά βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, 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 αεροπορικών καυσίμων. 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 II.

Η έκθεση επαληθεύεται από ανεξάρτητο ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 14 και 15 της οδηγίας 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>9</sup>, και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής.

#### *Άρθρο 8*

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

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν διεκδικούν οφέλη για τη χρήση της ίδιας παρτίδας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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 αεροπορικών καυσίμων·
- β) δήλωση ότι δεν έχουν αναφέρει τις ίδιες παρτίδες βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στο πλαίσιο περισσότερων του ενός συστημάτων.

Για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 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.

---

<sup>9</sup> Οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

## *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 αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκε σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, και για κάθε τύπο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο στοιχείο γ)·
- γ) την τεχνολογία μετατροπής, τη φύση και την προέλευση των πρώτων υλών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή, καθώς και τις εκπομπές κύκλου ζωής κάθε τύπου βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκε στους ενωσιακούς αερολιμένες.
- δ) τη μέση ετήσια συγκέντρωση συνολικών αρωματικών υδρογονανθράκων, ναφθαλινίων και θείου στα αεροπορικά καύσιμα που παρασχέθηκαν σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα.

Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές έχουν πρόσβαση στην ενωσιακή βάση δεδομένων.

Ο Οργανισμός 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 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) Το κράτος μέλος του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής<sup>10</sup>.
- 4) Το κράτος μέλος του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα καθορίζεται με βάση την αντίστοιχη εδαφική δικαιοδοσία.
- 5) Το κράτος μέλος του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων είναι το κράτος μέλος στο οποίο ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων έχει την καταστατική του έδρα.

Για τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων που δεν έχουν καταστατική έδρα σε κράτος μέλος, το οικείο κράτος μέλος είναι εκείνο στο οποίο ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων προμήθευσε τα περισσότερα αεροπορικά καύσιμα το 2023 ή το πρώτο έτος παροχής αεροπορικών καυσίμων στην αγορά της ΕΕ, ανάλογα με το ποιο έτος είναι μεταγενέστερο. Ο εν λόγω προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων μπορεί να υποβάλει αιτιολογημένο αίτημα στην αρμόδια αρχή του να ανακατανεμηθεί σε άλλο κράτος μέλος, σε περίπτωση που έχει προμηθεύσει το μεγαλύτερο μέρος των αεροπορικών καυσίμων του στο εν λόγω κράτος μέλος κατά τη διάρκεια των δύο ετών που προηγούνται της αίτησης. Η απόφαση εκ νέου ανάθεσης λαμβάνεται εντός εννέα μηνών από την υποβολή του αιτήματος, υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους ανακατανομής και της Επιτροπής και τίθεται σε ισχύ κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς που ακολουθεί την ημερομηνία της εν λόγω απόφασης.

---

<sup>10</sup> 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 I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ (ΕΕ L 219 της 22.8.2009, σ. 1).

## 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 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.
- 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 αεροπορικών καυσίμων υπόκειται σε πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι τουλάχιστον διπλάσιο από το γινόμενο της διαφοράς μεταξύ της ετήσιας μέσης τιμής των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ανά τόνο επί την ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνονται με το ελάχιστο μερίδιο που αναφέρεται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα I.
- 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 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 I.
- 5) Στην απόφαση για την επιβολή των 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 αεροπορικών καυσίμων και των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων στην αγορά της Ένωσης, με βάση επαληθεύσιμα και αντικειμενικά κριτήρια, συμπεριλαμβανομένης της τελευταίας διαθέσιμης τεχνικής έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 12.

- 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 αεροπορικών καυσίμων 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 προστίμων.
- 8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τα πρόστιμα, ή το ισοδύναμο σε οικονομική αξία των εν λόγω εσόδων, χρησιμοποιούνται για τη στήριξη έργων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων.

## *Άρθρο 12*

### **Συλλογή και δημοσίευση δεδομένων**

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

- α) την ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που αγόρασαν τόσο οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε επίπεδο Ένωσης συνολικά, για χρήση σε πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς με αναχώρηση από ενωσιακό αερολιμένα, όσο και οι ενωσιακοί αερολιμένες·
- β) την ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και συνθετικών αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν σε επίπεδο Ένωσης συνολικά και ανά ενωσιακό αερολιμένα, και ανάλυση της ικανότητας των προμηθευτών σε κάθε κράτος μέλος να ανταποκριθούν στη σχεδιασθείσα πορεία ενσωμάτωσης·

- β-α) την ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν στις τρίτες χώρες με τις οποίες έχει συναφθεί συμφωνία αεροπορικών μεταφορών από την Ένωση, ή από την Ένωση και τα κράτη μέλη της, και, στο μέτρο του δυνατού, σε άλλες τρίτες χώρες·
- γ) την κατάσταση της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τις τιμές, και τις τάσεις όσον αφορά την παραγωγή και τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ένωση και στις τρίτες χώρες με τις οποίες έχει συναφθεί συμφωνία αεροπορικών μεταφορών από την Ένωση, ή από την Ένωση και τα κράτη μέλη της, και, στο μέτρο του δυνατού, σε άλλες τρίτες χώρες. Η κατάσταση της αγοράς περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη της διαφοράς τιμών μεταξύ βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και ορυκτών καυσίμων·
- 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 αεροπορικών καυσίμων που αγόρασαν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για χρήση σε πτήσεις με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες·
- ζ) τη μέση ετήσια συγκέντρωση συνολικών αρωματικών υδρογονανθράκων, ναφθαλινίων και θείου στα αεροπορικά καύσιμα που παρασχέθηκαν σε επίπεδο Ένωσης συνολικά και ανά ενωσιακό αερολιμένα.

Ο Οργανισμός ζητεί τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 13α παράγραφος 1 κατά τη σύνταξη της εν λόγω έκθεσης.

### *Άρθρο 13*

#### **Μεταβατική περίοδος**

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 4 παράγραφος 1, από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2034, για κάθε περίοδο αναφοράς, κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων μπορεί να παρέχει το ελάχιστο μερίδιο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που ορίζεται στο παράρτημα Ι ως σταθμισμένο μέσο όρο επί του συνόλου των αεροπορικών καυσίμων που παρέσχε σε ενωσιακούς αερολιμένες για την εν λόγω περίοδο αναφοράς.

### *Άρθρο 13α*

#### Διαδικασία επιτροπής

- 1) Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή της πρωτοβουλίας «ReFuelEU Aviation» (στο εξής: η επιτροπή). Η επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- 2) Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

### *Άρθρο 14*

#### **Εκθέσεις και επανεξέταση**

Έως την 1η Ιανουαρίου 2027 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, ιδίως στον ηλεκτρισμό και στο υδρογόνο, την πιθανή αναθεώρηση των ελάχιστων μεριδίων του άρθρου 4 και του παραρτήματος I, καθώς και το ύψος των προστίμων. Η έκθεση λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις σε επίπεδο πολιτικών σε άλλες χώρες, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο πολυμερών και διμερών συμφωνιών με την Ένωση, και περιλαμβάνει λεπτομερή αξιολόγηση του αντικτύπου του παρόντος κανονισμού στη συνδεσιμότητα νησιών και απομακρυσμένων εδαφών, στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και αεροπορικών κόμβων έναντι των ανταγωνιστών τους σε γειτονικές χώρες, στη διαρροή άνθρακα και, εφόσον υπάρχουν, πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη πιθανού πλαισίου πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε επίπεδο ΔΟΠΑ. Η έκθεση παρέχει επίσης πληροφορίες σχετικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας στον κλάδο των αερομεταφορών που σχετίζονται με τα βιώσιμα καύσιμα αεροσκαφών, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη μείωση εκπομπών πλην των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Στην έκθεση μπορεί να εξεταστεί αν ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί και, κατά περίπτωση, να εξεταστούν οι επιλογές τροποποιήσεων σύμφωνα με πιθανό πλαίσιο πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε επίπεδο ΔΟΠΑ.

Μεταξύ αυτών των επιλογών, οι υπηρεσίες της Επιτροπής εξετάζουν το ενδεχόμενο συμπερίληψης μηχανισμών για τη στήριξη της παραγωγής και της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της συγκέντρωσης και της αξιοποίησης κονδυλίων, καθώς και άλλων μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων. Στόχος των μηχανισμών αυτών θα πρέπει να είναι ο περιορισμός των δυσμενών επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού στην αεροπορική συνδεσιμότητα, η αποφυγή της μετατόπισης της κυκλοφορίας προς κόμβους αερολιμένων σε τρίτες χώρες και ο μετριασμός των διαρροών άνθρακα.

Ειδικότερα, ελλείπει υποχρεωτικού συστήματος σε διεθνές επίπεδο σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για διεθνείς πτήσεις, με παρόμοιο επίπεδο φιλοδοξίας σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ή μηχανισμών που έχουν αναπτυχθεί σε διεθνές επίπεδο για την πρόληψη του κινδύνου διαρροής άνθρακα και της στρέβλωσης του ανταγωνισμού για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή εξετάζει στοχευμένους μηχανισμούς για την πρόληψη των επιπτώσεων αυτών, μεταξύ των οποίων, κατά περίπτωση, η επέκταση του κανονισμού (ΕΕ) ...<sup>11</sup> στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, καθώς και άλλοι τύποι μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τον τελικό προορισμό εκτός του εδάφους της Ένωσης.

Η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 13α παράγραφος 1 κατά τη σύνταξη της εν λόγω έκθεσης, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έγκρισή της.

---

<sup>11</sup> ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ [...] για τη θέσπιση μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα

*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*  
*Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος*

### **Παράρτημα Ι (μερίδια όγκου)**

- α) Από την 1η Ιανουαρίου 2025, ελάχιστο μερίδιο SAF 2 %·
- β) Από την 1η Ιανουαρίου 2030, ελάχιστο μερίδιο SAF 6 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 0,7 %·
- γ) Από την 1η Ιανουαρίου 2035, ελάχιστο μερίδιο SAF 20 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 5 %·
- δ) Από την 1η Ιανουαρίου 2040, ελάχιστο μερίδιο SAF 32 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών 8 %·
- ε) Από την 1η Ιανουαρίου 2045, ελάχιστο μερίδιο όγκου βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 38 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 11 %·
- στ) Από την 1η Ιανουαρίου 2050, ελάχιστο μερίδιο όγκου βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων 63 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 28 %.

### **Παράρτημα ΙΙ — Υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών**

Αερολιμένας της Ένωσης	Κωδικός ΔΟΠΑ του αερολιμένα της Ένωσης	Απαιτούμενα ετήσια καύσιμα αεροσκαφών (τόνοι)	Πραγματικά χρησιμοποιηθέντα καύσιμα αεροσκαφών (τόνοι)	Ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα (τόνοι)	Συνολική ετήσια μη αποθηκευμένη ποσότητα (τόνοι)

### **Υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σχετικά με τις αγορές βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων**

Προμηθευτής καυσίμων	Ποσότητα που αγοράστηκε (τόνοι)	Τεχνολογία μετατροπής	Χαρακτηριστικά	Προέλευση των πρώτων υλών	Εκπομπές κύκλου ζωής