

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/2405 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 18ης Οκτωβρίου 2023****σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (ReFuelEU aviation)****(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 ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τις τελευταίες δεκαετίες οι αεροπορικές μεταφορές έχουν διαδραματίσει καίριο ρόλο στην οικονομία της Ένωσης και στην καθημερινή ζωή των πολιτών της, ως ένας από τους δυναμικότερους τομείς της οικονομίας της Ένωσης με βέλτιστες επιδόσεις. Έχουν αποτελέσει 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, και έναν από τους βασικούς συνδέσμους μεταξύ των εξόχως απόκεντρων περιοχών και της ηπειρωτικής χώρας, ιδιαίτερα εντός της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών. Η αύξηση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών έχει συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της συνδεσιμότητας, προωθώντας τη συνοχή και μειώνοντας τις περιφερειακές ανισότητες εντός της Ένωσης, ιδίως για τις περιφερειακές, τις εξόχως απόκεντρες, τις αραιοκατοικημένες και τις νησιωτικές περιφέρειες, καθώς και με τρίτες χώρες, και έχει αποτελέσει σημαντικό καταλυτικό παράγοντα 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. Αναμένεται ότι η εναέρια κυκλοφορία θα αποκατασταθεί σταδιακά τα επόμενα έτη και θα επανέλθει στα προ κρίσης επίπεδα. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) εκτιμά ότι η αύξηση στην Ευρώπη θα φτάσει ετησίως το 3,1 % έως το 2050 για την επιβατική κίνηση και το 2,4 % για την εμπορευματική κίνηση, σύμφωνα με τις προβλέψεις του για την περίοδο μετά την πανδημία της COVID-19 σε σενάριο που προβλέπει μεγάλη κίνηση. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές έχουν αυξηθεί από το 1990 και η τάση αύξησης των εκπομπών ενδεχομένως θα επανέλθει καθώς ξεπερνάμε την πανδημία. Ως εκ τούτου, είναι επιτακτική ανάγκη να προετοιμαστούμε για το μέλλον και να προβούμε στις αναγκαίες προσαρμογές για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του τομέα αεροπορικών μεταφορών που θα συμβάλει πλήρως στην επίτευξη των κλιματικών στόχων της Ένωσης, με υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας, οικονομικής προσιτότητας, ασφάλειας και προστασίας. Η Ένωση έχει θεσπίσει νομικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 το αργότερο και για την επίτευξη μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με το 1990 έως το 2030. Για να επιτευχθούν αυτά, όλοι οι κλάδοι της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών, πρέπει να λάβουν γρήγορα μέτρα για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, αυτό απαιτεί ισχυρή αύξηση της παραγωγής, της προμήθειας και της διάδοσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF).

⁽¹⁾ ΕΕ C 105 της 4.3.2022, σ. 134.⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2023 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 2023.⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

- (3) Η λειτουργία του τομέα των αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης καθορίζεται τόσο από τον διασυννοριακό χαρακτήρα του σε ολόκληρη την Ένωση όσο και από την παγκόσμια διάστασή του. Η αγορά αερομεταφορών αποτελεί έναν από τους πλέον ενοποιημένους τομείς στην εσωτερική αγορά και διέπεται από ενιαίους κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά και τους όρους λειτουργίας. Η εξωτερική πολιτική αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης διέπεται από κανόνες που έχουν θεσπιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο από τον ΔΟΠΑ και από ολοκληρωμένες πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ένωσης ή των κρατών μελών της, και τρίτων χωρών. Επομένως, είναι σημαντικό η Ένωση να συνεχίσει τις προσπάθειες που καταβάλλονται σε διεθνές, πολυμερές και διμερές επίπεδο για την προώθηση υψηλού επιπέδου φιλοδοξίας και σύγκλισης όσον αφορά τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, εξασφαλίζοντας παράλληλα ισότιμους όρους ανταγωνισμού διεθνώς.
- (4) Η αγορά αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων παγκοσμίως και σε ολόκληρη την Ένωση, και γι' αυτό 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 κανόνων και ευκαιριών, με αποτέλεσμα έναν δραστήριο τομέα με ευκαιρίες απασχόλησης. Σε μεγάλο βαθμό, οι πτήσεις εντός της ΕΕ αποτελούν μέρος των παγκόσμιων διαδρομών που εντάσσονται σε μια παγκόσμια αγορά αεροπορικών μεταφορών. Το ίδιο ισχύει και για τις διαδρομές από προορισμούς εκτός ΕΕ προς προορισμούς εκτός ΕΕ μέσω ευρωπαϊκών αερολιμένων. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή οι αερολιμένες διατρέχουν κίνδυνο να βρεθούν σε μειονεκτική θέση έναντι των εσωτερικών ή εξωτερικών ανταγωνιστών. Ακολουθώντας, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών, να θέσει σε κίνδυνο επιχειρήσεις και θέσεις απασχόλησης του κλάδου και να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια αεροπορικής συνδεσιμότητας και επιλογών μεταφοράς για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.
- (5) Ειδικότερα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών 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. Οι διακυμάνσεις των τιμών των αεροπορικών καυσίμων μπορούν να επηρεάσουν τις οικονομικές επιδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό στην αγορά. Οι υψηλότερες τιμές των αεροπορικών καυσίμων που μεταφράζονται άμεσα σε ακριβότερους ναύλους για τον τελικό καταναλωτή μειώνουν τη συνδεσιμότητα των περιφερειών, την κινητικότητα των πολιτών και την ανταγωνιστικότητα του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και την εν γένει κινητικότητα. Όταν υπάρχουν διαφορές στις τιμές των αεροπορικών καυσίμων μεταξύ ενωσιακών αερολιμένων ή μεταξύ ενωσιακών και μη ενωσιακών αερολιμένων, ενδέχεται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους όσον αφορά τον ανεφοδιασμό για οικονομικούς λόγους. Ο ανεφοδιασμός αεροσκαφών με πλεονάζοντα καύσιμα αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων των αεροσκαφών και οδηγεί σε περιττές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Κατά συνέπεια, ο ανεφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών 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 φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν παρόμοια δρομολόγια. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα αεροπορικών μεταφορών, που οδηγούν σε στρεβλώσεις της αγοράς και είναι επιζήμιες 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 της Ένωσης.
- (6) Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί κύριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται η εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης, σκοπός της οποίας είναι να διασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία των συστημάτων μεταφορών της Ένωσης, λαμβανομένων υπόψη των κοινωνικών προτύπων και των περιβαλλοντικών στόχων. Η βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών απαιτεί τη θέσπιση μέτρων, συμπεριλαμβανομένων οικονομικών μέσων, με στόχο τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από αεροσκάφη που αναχωρούν από ενωσιακούς αερολιμένες και την ανάπτυξη αγοράς για την παραγωγή και την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Τα μέτρα αυτά αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα έως το 2030 και το 2050.
- (7) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» καθορίζει την πορεία δράσης προκειμένου το σύστημα μεταφορών της Ένωσης να επιτύχει τον πράσινο και τον ψηφιακό μετασχηματισμό του και να καταστεί ανθεκτικότερο. Η απανθρακοποίηση του τομέα αεροπορικών μεταφορών αποτελεί αναγκαία και απαιτητική διαδικασία, ιδίως σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Οι τεχνολογικές εξελίξεις και η σαφής δέσμευση του κλάδου των αερομεταφορών, που επιδιώκονται αμφότερα στο πλαίσιο ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων έρευνας και καινοτομίας, έχουν συμβάλει στη σημαντική μείωση των εκπομπών τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο, η παγκόσμια αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιείται με ταχύτερο ρυθμό από τις μειώσεις εκπομπών του τομέα. Αφενός μεν οι νέες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ηλεκτρικών ή υδρογονοκίνητων αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών, αναμένεται να συμβάλουν στη μείωση της εξάρτησης των αερομεταφορών μικρών αποστάσεων από τα ορυκτά καύσιμα τις επόμενες δεκαετίες και μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις εμπορικές αερομεταφορές μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, αφετέρου δε τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα προσφέρουν μια πολλά υποσχόμενη λύση για σημαντική απανθρακοποίηση των πτήσεων κάθε εμβέλειας, τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ωστόσο, επί του παρόντος η δυνατότητα αυτή είναι σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητη και χρειάζεται να ενισχυθεί.

- (8) Η αρχή της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση έχει εφαρμοστεί στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η ανάπτυξη ενεργειακά αποδοτικότερων κινητήρων συμβάλλει στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πτήσεων, καθώς και στην αποδοτικότερη ως προς τους πόρους χρήση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.
- (9) Τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα είναι αεροπορικά καύσιμα που περιλαμβάνουν 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 τη στρατιωτική αεροπορία. Τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα 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 αεροπορικών καυσίμων σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Επιπλέον, με την υποστήριξη κατάλληλων διεθνών προτύπων για τα καύσιμα και τη στήριξη του σχεδιασμού αυτών των προτύπων, τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη μείωση της περιεκτικότητας σε αρωματικές ενώσεις του τελικού αεροπορικού καυσίμου που χρησιμοποιούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτόν στη μείωση άλλων εκπομπών πλην των εκπομπών CO₂. Άλλα αεροπορικά καύσιμα, όπως η ηλεκτρική ενέργεια ή το υδρογόνο, είναι πολλά υποσχόμενες τεχνολογίες και αναμένεται να συμβάλουν σταδιακά στην απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών, αρχής γενομένης από τις πτήσεις μικρών αποστάσεων. Ο παρών κανονισμός έχει τη δυνατότητα να επιταχύνει περαιτέρω την επιστημονική ανάπτυξη και τη χρήση αυτών των τεχνολογιών, καθώς και να τονώσει τη σχετική εμπορική καινοτομία, δίνοντας στους οικονομικούς φορείς τη δυνατότητα να λάβουν υπόψη τις τεχνολογίες αυτές όταν θα είναι ώριμες και διαθέσιμες για το εμπόριο. Αυτό θα αυξήσει επίσης την ασφάλεια και την προβλεψιμότητα της αγοράς και θα λειτουργήσει ως κίνητρο για τις επενδύσεις σε αυτές τις νέες τεχνολογίες που είναι απαραίτητες.
- (10) Η σταδιακή εισαγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών θα επιφέρει πρόσθετο κόστος καυσίμων για τις αεροπορικές εταιρείες, δεδομένου ότι οι τεχνολογίες 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 ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τα αεροπορικά καύσιμα, και να προκαλέσει περαιτέρω στρεβλώσεις μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και των αερολιμένων, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο της εφαρμογής από την Ένωση και τα κράτη μέλη της του συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές του ΔΟΠΑ (CORSIA) σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου (*) και του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) που θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**) όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (***). Η διαθεσιμότητα πρώτων υλών και η παραγωγική ικανότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων είναι περιορισμένες. Η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού για περιορισμένες πρώτες ύλες θα μπορούσε να οδηγήσει σε ελλείψεις εφοδιασμού και στρεβλώσεις της αγοράς και, ως εκ τούτου, να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του τομέα των αερομεταφορών στο σύνολό του. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο η καθιέρωση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του τομέα των αερομεταφορών με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων σε ολόκληρη την Ένωση.
- (11) Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα ρυθμίζονται και ορίζονται από τον ΔΟΠΑ, όπου οι χώρες συμφωνούν σχετικά με λεπτομερείς απαιτήσεις όσον αφορά τη βιωσιμότητα, την ιχνηλασιμότητα και τη λογιστική καταγραφή πιστοποιημένων οδών βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για χρήση σε πτήσεις που καλύπτονται από το CORSIA. Ενώ στο CORSIA παρέχονται κίνητρα και τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα θεωρούνται αναπόσπαστος πυλώνας των εργασιών για την εφικτότητα του μακροπρόθεσμου παγκόσμιου φιλόδοξου στόχου (LTAG) για μηδενικές καθαρές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050, ο οποίος εγκρίθηκε κατά την 41η συνέλευση του ΔΟΠΑ τον Οκτώβριο του 2022, επί του παρόντος δεν υφίσταται υποχρεωτικό σύστημα για τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για διεθνείς πτήσεις. Οι ολοκληρωμένες πολυμερείς ή διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης, ή των κρατών μελών της, και τρίτων χωρών περιλαμβάνουν κατά κανόνα διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, προς το παρόν, οι διατάξεις αυτές δεν επιβάλλουν στα συμβαλλόμενα μέρη δεσμευτικές απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.

(*) Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2020, για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 (ΕΕ L 212 της 3.7.2020, σ. 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 Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

(***) Οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 115).

- (12) Προκειμένου να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε απώλεια των ροών κυκλοφορίας που συνδέονται μέσω των ενωσιακών αερολιμένων και σε διαρροή άνθρακα, και προκειμένου να δημιουργηθεί μια παγκόσμια αγορά βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, η Ένωση θα πρέπει να πρωτοστατήσει παγκοσμίως στη στρόφι προς τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, να συμμετάσχει σε διεθνείς διαπραγματεύσεις για την εναρμόνιση των ορισμών και των προτύπων των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και να προωθήσει τη διεθνή σύγκλιση των κανόνων σχετικά με την παραγωγή και τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τη χρήση τους σε ανεφοδιασμό. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν τις προσπάθειες στον ΔΟΠΑ για ένα φιλόδοξο παγκόσμιο πλαίσιο για την παραγωγή και τη διάδοση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Επίσης, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί τακτικά το κατά πόσον οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, στους διεθνείς ισότιμους όρους ανταγωνισμού όσον αφορά τους αερομεταφορείς και τους κομβικούς αερολιμένες και στην πιθανή αναδρομολόγηση που έχει ως αποτέλεσμα διαρροή άνθρακα και, κατά περίπτωση, να προτείνει διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των δυσμενών επιπτώσεων.
- (13) Σε επίπεδο Ένωσης, οι γενικοί κανόνες για την ανανεώσιμη ενέργεια στον τομέα των μεταφορών καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Στο παρελθόν, αυτά τα οριζόντια διατομεακά κανονιστικά πλαίσια δεν αποδείχθηκαν αποτελεσματικά για να επιτευχθεί μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα 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 σχετικά μικρή αγορά καυσίμων για την οποία η παραγωγή ανανεώσιμων καυσίμων είναι περισσότερο δαπανηρή σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, και ότι εκτελούνται σε μια άκρως ανταγωνιστική και ενοποιημένη ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών, το κανονιστικό πλαίσιο θα πρέπει να συμπληρώνεται με ειδικά μέτρα για τις αερομεταφορές, ώστε να τονωθεί αποτελεσματικά η ανάπτυξη βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Εξάλλου, η νομοθεσία μεταφοράς της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 στο εθνικό δίκαιο υπάρχει κίνδυνος να προκαλέσει σοβαρό κατακερματισμό της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, όπου οι εθνικοί κανόνες για τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα θα προβλέπουν πολύ διαφορετικούς στόχους. Αυτό αναμένεται να επιδεινώσει περαιτέρω τα ζητήματα των ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές.
- (14) Ως εκ τούτου, πρέπει να θεσπιστούν ενιαίοι κανόνες για την ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών, 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 ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών και με την προώθηση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στην αποφυγή του κατακερματισμού της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, στην αποτροπή ενδεχόμενων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ οικονομικών παραγόντων ή των αξιόμιμων πρακτικών αποφυγής κόστους όσον αφορά τον ανεφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με καύσιμα, προωθώντας παράλληλα την ανάπτυξη βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ένωση. Η στοχευμένη στήριξη και χρηματοδότηση σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, καθώς και οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μπορούν να συμπληρώσουν περαιτέρω τον παρόντα κανονισμό, ώστε να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα και η οικονομική προστιμότητα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και να επιταχυνθεί περαιτέρω η προμήθεια και η διάδοσή τους. Εξάλλου, 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 σχετικών 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.
- (15) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί καταρχάς στον καθορισμό πλαισίου για την αποκατάσταση και τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην ενωσιακή 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 συνεπάγονται ανταγωνιστικό μειονέκτημα για ορισμένους ενωσιακούς αερολιμένες έναντι άλλων. Κατά δεύτερον, αποσκοπεί στον εξοπλισμό της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών με αυστηρούς κανόνες, ώστε να διασφαλιστεί η σταδιακή αύξηση των μεριδίων των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στους ενωσιακούς αερολιμένες χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών.
- (16) Είναι σημαντικό να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες σε ολόκληρη την εσωτερική αγορά, οι οποίοι θα εφαρμόζονται άμεσα και με ομοιόμορφο τρόπο στους παράγοντες της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, 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 αυξανόμενα ελάχιστα μερίδια για την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Αυτά τα ελάχιστα μερίδια θα πρέπει να καθοριστούν προσεκτικά, λαμβανομένων υπόψη των στόχων της εύρυθμης λειτουργίας της ενωσιακής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, της ανάγκης απανθρακοποίησης του τομέα των αεροπορικών μεταφορών και της τρέχουσας κατάστασης του κλάδου των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.

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

- (17) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία και εκτελούν πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς. Δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε αεροσκάφη όπως τα στρατιωτικά αεροσκάφη ούτε σε πτήσεις που χρησιμοποιούνται μόνο για επιχειρήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα, επαναπατρισμού και επιστροφής, είτε οικειοθελώς είτε αναγκαστικά, συμπεριλαμβανομένης της επανεισοχής, έρευνας, διάσωσης, αρωγής σε περίπτωση καταστροφών ή για ιατρικούς σκοπούς, καθώς και για τελωνειακές, αστυνομικές και πυροσβεστικές επιχειρήσεις. Πράγματι, οι πτήσεις που εκτελούνται υπό ανάλογες συνθήκες είναι έκτακτου χαρακτήρα και, ως τέτοιες, δεν μπορούν πάντοτε να προγραμματίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι κανονικές πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς. Λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων τους, είναι πιθανό να μην είναι πάντοτε σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καθώς οι υποχρεώσεις αυτές ενδέχεται να συνιστούν περιττή επιβάρυνση. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την ενωσιακή αγορά αερομεταφορών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καλύπτει το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο της εμπορικής εναέριας κυκλοφορίας που πραγματοποιείται από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της Ένωσης. Ταυτόχρονα και προκειμένου να διασφαλιστεί η αεροπορική συνδεσιμότητα προς όφελος των πολιτών, των επιχειρήσεων και των περιφερειών της Ένωσης, είναι σημαντικό να αποφευχθεί η επιβολή αδικαιολόγητης επιβάρυνσης στις δραστηριότητες αερομεταφορών σε μικρούς αερολιμένες. Θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο ετήσιας αεροπορικής επιβατικής κίνησης και εμπορευματικής κίνησης, κάτω από το οποίο οι αερολιμένες δεν θα καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό· ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 95 % της συνολικής κίνησης με αναχώρηση από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της Ένωσης. Για τους ίδιους λόγους, θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο για να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι υπεύθυνοι για πολύ μικρό αριθμό αναχωρήσεων από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της Ένωσης. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν ότι αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφός τους και δεν φθάνει τα κατώτατα όρια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό ή βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως ορίζεται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), υπόκειται στον παρόντα κανονισμό. Αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης και δεν φθάνει τα κατώτατα όρια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό ή βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ζητήσει από τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές να αντιμετωπίζεται ως ενωσιακός αερολιμένας και να υπόκειται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, πρόσωπο που εκτελεί πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς που δεν φθάνουν τα κατώτατα όρια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό ή πρόσωπο που εκτελεί πτήσεις εκτός των πτήσεων εμπορικής αερομεταφοράς με χρήση κηροζίνης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποφασίσει να αντιμετωπίζεται ως φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και, ως εκ τούτου, να υπόκειται στον παρόντα κανονισμό ή οι πτήσεις μη εμπορικής αερομεταφοράς του να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
- (18) Τα διεθνή πρότυπα για τα αεροπορικά καύσιμα ορίζουν ποιοι τύποι συμβατικών αεροπορικών καυσίμων μπορούν να αναμειγνύονται με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, γεγονός που επηρεάζει τη δυνατότητα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τα αεροπορικά καύσιμα. Επιπλέον, ο ορισμός των αεροπορικών καυσίμων περιορίζεται στα υποκατάστατα καύσιμα και, κατά συνέπεια, δεν περιλαμβάνει ούτε το υδρογόνο ούτε την ηλεκτροκίνηση αεροσκαφών. Συνεπώς, οι υποχρεώσεις των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων, των φορέων διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισχύουν για τα υποκατάστατα καύσιμα όποτε γίνεται αναφορά σε αεροπορικά καύσιμα, εκτός εάν πρόκειται για υδρογόνο ή ηλεκτρική ενέργεια.
- (19) Είναι απαραίτητο οι λιγότερο συνδεδεμένες ευρωπαϊκές περιφέρειες, όπως οι νησιωτικές και οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, οι οποίες συχνά βασίζονται στις αεροπορικές μεταφορές ως το μοναδικό μέσο σύνδεσης, να μην επηρεάζονται δυσανάλογα από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό και να διασφαλίζεται η πρόσβασή τους σε βασικά αγαθά και υπηρεσίες. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αεροπορική συνδεσιμότητα των περιφερειών που διαθέτουν λιγότερες εναλλακτικές επιλογές μεταφορών, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στις πιθανές επιπτώσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την οικονομική προσιτότητα, την ανταγωνιστικότητα και τις ενδεχόμενες αυξήσεις των τιμών για τις αεροπορικές διαδρομές που συνδέουν απομακρυσμένες περιφέρειες και άλλες περιοχές της Ένωσης.
- (20) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων με υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας, εμπορικής ωριμότητας και καινοτομίας και ανάπτυξης για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμου και ανταγωνιστικής αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και θα εξασφαλιστεί επαρκής προμήθεια 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. Τα κίνητρα για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης στις μεταφορές τα οποία χορηγούνται δυνάμει άλλης νομοθετικής πράξης της Ένωσης θα έχουν θετικό αντίκτυπο στη χρήση των εν λόγω καυσίμων για ανεφοδιασμό στις αερομεταφορές. Είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ενιαίο, σαφές και αυστηρό πλαίσιο βιωσιμότητας για την παροχή ασφάλειας δικαίου και συνέχειας στους παράγοντες των κλάδων των αερομεταφορών και των καυσίμων, όσον αφορά την επιλεξιμότητα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να είναι επιλέξιμα όλα τα αεροπορικά βιοκαύσιμα που πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και εκπομπών κύκλου ζωής 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» και από ορισμένες πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού, τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα και τα αεροπορικά καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που συμμορφώνονται με το όριο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής που αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία. Στο πλαίσιο αυτό, για να διασφαλιστεί η συνέπεια με άλλες συναφείς πολιτικές της Ένωσης, η επιλεξιμότητα των αεροπορικών βιοκαυσίμων, των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων και των αεροπορικών καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στα κριτήρια βιωσιμότητας και τα κατώτατα όρια που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001.

Ειδικότερα, τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που παρατίθενται στο παράρτημα IX μέρος Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 είναι σημαντικά, ως η πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία που είναι διαθέσιμη επί του παρόντος για την απανθρακοποίηση των αεροπορικών μεταφορών σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Το μερίδιο καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές που παράγεται μέσω συνεπεξεργασίας θα πρέπει να είναι επιλέξιμο βάσει του ορισμού των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, εφόσον το ανανεώσιμο μερίδιο παράγεται από πρώτες ύλες που παρατίθενται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, εξαιρουμένων των βιοκαυσίμων που παράγονται από «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών» όπως ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, και από ορισμένες πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού, να καθορίζεται δε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που πρόκειται να προβλεφθεί σε κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό της Επιτροπής που εκδίδεται δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001. Το υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές για αερομεταφορές και τα αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που επιτυγχάνουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής με τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα μπορούν να διαδραματίσουν ρόλο στην υποκατάσταση των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων και στη στήριξη της απαλλαγής των αερομεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και, ως εκ τούτου, θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

- (21) Δεδομένης της χρήσης των πρώτων υλών για καλλυντικά και ζωοτροφές, τα αεροπορικά βιοκαύσιμα, πλην των προηγμένων βιοκαυσίμων όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πλην των βιοκαυσίμων που παράγονται από τις πρώτες ύλες του παραρτήματος IX μέρος Β της εν λόγω οδηγίας, τα οποία προμηθεύει στους ενωσιακούς αερολιμένες κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν κατ' ανώτατο όριο το 3 % των παρεχόμενων αεροπορικών καυσίμων με σκοπό τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων με τα οποία πρέπει να εφοδιάζεται κάθε ενωσιακός αερολιμένας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (22) Ένα ευρύ σύνολο επιλέξιμων πρώτων υλών είναι απαραίτητο για να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό κλιμάκωσης της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων με προστιτό κόστος, με παράλληλη διασφάλιση της βιωσιμότητας. Ο παρών κανονισμός εξαιρεί ορισμένα είδη πρώτων υλών, εκτός εάν αυτές οι πρώτες ύλες περιλαμβάνονται στο παράρτημα IX της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν όλες τις ισχύουσες προϋποθέσεις που ενδεχομένως καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα. Ως εκ τούτου, ο κατάλογος των πρώτων υλών που είναι επιλέξιμες δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να είναι στατικός, αλλά θα πρέπει να εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου ώστε να περιλαμβάνει νέες βιώσιμες πρώτες ύλες σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία. Κάθε μεταβολή στον κατάλογο πρώτων υλών του παραρτήματος IX της εν λόγω οδηγίας, οι οποίες πληρούν τις σχετικές προϋποθέσεις του εν λόγω παραρτήματος, θα πρέπει να αποτυπώνεται άμεσα στον κατάλογο των επιλέξιμων καυσίμων δυνάμει του παρόντος κανονισμού για την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.
- (23) Για λόγους βιωσιμότητας, δεν θα πρέπει να είναι επιλέξιμα τα αεροπορικά βιοκαύσιμα με βάση καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων, συμπεριλαμβανομένων των βιοκαυσίμων με υψηλό κίνδυνο έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης. 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 το είδος πρώτης ύλης που χρησιμοποιείται για την παραγωγή καυσίμου, τον βαθμό της πρόσθετης ζήτησης για πρώτη ύλη που προκαλεί η χρήση βιοκαυσίμων και τον βαθμό στον οποίον οι εκτάσεις με μεγάλα 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 τις οποίες παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με μεγάλα 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 μικρότερων 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.

Οι κίνδυνοι αυτοί είναι ιδιαίτερα σοβαροί σε σύνδεση και με τη δυνητικά μεγάλη επέκταση της παραγωγής που καθορίζεται από τη σημαντική αύξηση της ζήτησης. Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών 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 δυνάμει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης τον κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης των οδικών μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετατόπιση των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των αερομεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετατόπιση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών.

- (24) Οι ακριβείς και ορθές πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων έχουν μεγάλη σημασία για την εύρυθμη λειτουργία του παρόντος κανονισμού. Για την προώθηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών και τη διασφάλιση της διαφάνειας και της ιχνηλασιμότητας, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι να παρέχουν τις ορθές πληροφορίες όσον αφορά τα χαρακτηριστικά των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που προμηθεύουν, τα χαρακτηριστικά βιωσιμότητάς τους και την προέλευση των πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή τους. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να αναφέρονται στην ενωσιακή βάση δεδομένων που δημιουργήθηκε σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων που αποδεδειγμένα έχουν παράσχει παραπλανητικές ή ανακριβείς πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά ή την προέλευση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που προμηθεύουν θα πρέπει να υπόκεινται σε κυρώσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων εισάγουν εγκαίρως και ακριβείς πληροφορίες στην ενωσιακή βάση δεδομένων και ότι οι πληροφορίες αυτές επαληθεύονται και ελέγχονται. Για την καταπολέμηση ενδεχόμενης απάτης, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις πρώτες ύλες που απαιτούνται για την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που εισάγονται από χώρες εκτός της Ένωσης, είναι αναγκαίο τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς της Ένωσης, να ενισχύσουν τους μηχανισμούς ελέγχου των αποστολών φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιτόπιων ελέγχων, σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς κανόνες. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστικούς κανόνες για την πιστοποίηση βιωσιμότητας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 με σκοπό την περαιτέρω εναρμόνιση και ενίσχυση των κανόνων σχετικά με την αξιοπιστία, τη διαφάνεια και τον ανεξάρτητο έλεγχο, καθώς και σχετικά με τη συνεργασία των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών στην ελεγκτική εποπτεία.
- (25) 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 αεροπορικά καύσιμα. Για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών, όλοι οι ενωσιακοί αερολιμένες θα πρέπει να εφοδιάζονται με ενιαία ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Ενώ η αγορά είναι ελεύθερη να προμηθεύει και να χρησιμοποιεί μεγαλύτερες ποσότητες βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα υποχρεωτικά ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων είναι τα ίδια σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες. Για να εξασφαλιστεί σαφήνεια και ασφάλεια δικαίου και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη της αγοράς και η διάδοση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών αεροπορικών 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 απαραίτητο να καθοριστούν ειδικά ελάχιστα μερίδια για τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα ως μέρος των ελάχιστων μεριδίων των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, λόγω του σημαντικού δυναμικού απανθρακοποίησης που έχουν τα εν λόγω αεροπορικά 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 άλλους τύπους 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 ειδικά ελάχιστα μερίδια για την εν λόγω τεχνολογία.
- (26) Παράλληλα με τη διασφάλιση της επίτευξης αυτών των εναρμονισμένων απαιτήσεων της Ένωσης σχετικά με την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να επιδιώξουν υποστηρικτικές πολιτικές και πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην αύξηση του επιπέδου παραγωγής και διάδοσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων. Οι πολιτικές και οι πρωτοβουλίες αυτές θα πρέπει να είναι διαφανείς, αναλογικές και γενικού χαρακτήρα, ανοικτές σε όλες τις επιχειρήσεις και να μην εισάγουν διακρίσεις. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ειδικά μέτρα εκτός του πεδίου εφαρμογής του με στόχο τη διευκόλυνση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή την απανθρακοποίηση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- (27) Η έλλειψη κοινής μεθοδολογίας και το γεγονός ότι τα κριτήρια και οι δείκτες δεν είναι επαρκώς πιστοποιημένα, ούτε αναφέρονται και παρακολουθούνται επαρκώς, επιτρέπει στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να διεκδικούν επίπεδα επιδόσεων για τις εκπομπές από τις πτήσεις τους τα οποία δεν μπορούν να συγκριθούν μεταξύ τους. Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να εμπιστεύονται τις πληροφορίες που παρέχονται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σχετικά με τη βιωσιμότητα των αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποιούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τη βιωσιμότητα των πτήσεών τους, ώστε να προβαίνουν σε τεκμηριωμένες επιλογές κατά τη σύγκριση μεταξύ των διαφόρων επιλογών πτήσης, τόσο για απευθείας πτήσεις όσο και για πτήσεις με ανταπόκριση, που προσφέρονται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Προκειμένου οι καταναλωτές να είναι σε θέση να κάνουν τεκμηριωμένες επιλογές, απαιτούνται πιο δυναμικές, αξιόπιστες, ανεξάρτητες και εναρμονισμένες πληροφορίες σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πτήσεων. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστούν τα κριτήρια και οι δείκτες που χρησιμοποιούνται για να κοινοποιείται το επίπεδο επιδόσεων για τις εκπομπές από τις πτήσεις τους με βάση εθελοντικό κοινό περιβαλλοντικό σήμα («σήμα»). Θα πρέπει να είναι δυνατή η εύκολη επικαιροποίησή τους, ώστε να συμβαδίζουν με τις τεχνολογικές αλλαγές και τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα. Δεδομένου ότι ορισμένα από τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τον υπολογισμό του επιπέδου και της ποιότητας των χρησιμοποιούμενων βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και άλλα κριτήρια για τη μέτρηση των επιδόσεων βιωσιμότητας μιας πτήσης ενδέχεται να είναι εμπορικά ευαίσθητα, είναι εξίσου αναγκαίο ένας ανεξάρτητος φορέας να συγκεντρώνει τις εκδόσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, να παρακολουθεί τα δεδομένα τους, να πιστοποιεί την ακρίβεια των δεδομένων και να εκδίδει σήμα στο ενδεδειγμένο επίπεδο. Λόγω του δυναμικού χαρακτήρα των δεδομένων που παρέχουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, το σήμα θα πρέπει να υπόκειται σε περιοδικό έλεγχο και επικύρωση, π.χ. στο τέλος κάθε περιόδου προγραμματισμού της IATA. Όποτε είναι αναγκαίο, τα εν λόγω δεδομένα θα βασίζονται όπως του μέσου συντελεστή πληρότητας της δεδομένης πτήσης, διαδρομής και περιόδου. Δεδομένου ότι ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας

(«Οργανισμός») υπέχει υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, είναι σκόπιμο ο Οργανισμός να είναι ο φορέας της Ένωσης που θα επιφορτιστεί με την εφαρμογή του σήματος. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να προβλεφθούν οι προϋποθέσεις για την έκδοση του σήματος για τη μέτρηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των αερομεταφορών και να απαιτείται από τον Οργανισμό να επανεξετάζει περιοδικά τις προϋποθέσεις, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με αυτές.

- (28) Με την εισαγωγή και την αύξηση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στους ενωσιακούς αερολιμένες, οι πρακτικές ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα ενδέχεται να επιταχυνθούν λόγω της αύξησης του κόστους των αεροπορικών καυσίμων. Οι πρακτικές ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα δεν είναι βιώσιμες και θα πρέπει να αποφεύγονται, καθώς υπονομεύουν τις προσπάθειες της Ένωσης για μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου των μεταφορών. Οι πρακτικές αυτές είναι αντίθετες με τους στόχους απανθρακοποίησης των αερομεταφορών, καθώς η αύξηση του βάρους των αεροσκαφών αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων και τις σχετικές εκπομπές σε μια δεδομένη πτήση. Οι πρακτικές ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα θέτουν επίσης σε κίνδυνο τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην Ένωση μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και μεταξύ των αερολιμένων. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να προβαίνουν σε ανεφοδιασμό πριν από την αναχώρηση από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα. Η ποσότητα καυσίμων που χρησιμοποιείται σε 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. Η απαίτηση διασφαλίζει ότι ισχύουν ίσοι όροι για ενωσιακούς και αλλοδαπούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε ολόκληρη την Ένωση, εξασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Δεδομένου ότι ο κανονισμός δεν καθορίζει μέγιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε όλα τα αεροπορικά καύσιμα, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων μπορούν να επιδιώκουν πιο φιλόδοξες περιβαλλοντικές πολιτικές με μεγαλύτερη διάδοση και προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στο συνολικό δίκτυο δραστηριοτήτων τους, αποφεύγοντας παράλληλα τον ανεφοδιασμό με πλεονάζοντα καύσιμα. Ωστόσο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ο ανεφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα πραγματοποιείται ενίοτε προκειμένου να τηρούνται οι κανόνες ασφαλείας των καυσίμων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής (*) και, στις περιπτώσεις αυτές, δικαιολογείται για λόγους ασφαλείας. Περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, περιπτώσεις έλλειψης ή νόθευσης καυσίμων στον αερολιμένα προορισμού που επιβεβαιώνονται από αγγελία προς αεροναυτιλόμενους ή αγγελία προς αεροπορικές αποστολές (NOTAM). Επιπλέον, ο ανεφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα μπορεί να είναι συνέπεια ειδικών επιχειρησιακών δυσκολιών για ορισμένους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε ορισμένους αερολιμένες, μεταξύ άλλων λόγω δυσανάλογα μεγαλύτερων χρόνων εξυπηρέτησης των αεροσκαφών στο έδαφος ή μειωμένης χωρητικότητας των αερολιμένων σε ώρες αιχμής. Επομένως, η Επιτροπή με τον Οργανισμό θα πρέπει να παρακολουθούν στενά, να αξιολογούν και να αναλύουν τις αναφερόμενες περιπτώσεις ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα και τους λόγους για τους οποίους γίνεται αυτό και, εάν ενδεκνται, να υποβάλλουν νομοθετικές προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της εξουσίας της Επιτροπής και των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών δυνάμει των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ να διερευνούν και να επιβάλλουν κυρώσεις για ανταγωνιστική συμπεριφορά παραγόντων της αγοράς με σκοπό την προστασία της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, ιδίως όταν οι πληροφορίες που περιέχονται στην ενωσιακή βάση δεδομένων και άλλα δεδομένα που υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές αποκαλύπτουν ανταγωνιστικές πρακτικές.
- (29) Ωστόσο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει τη δυνατότητα απαλλαγής, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα πριν από την αναχώρηση για συγκεκριμένα δρομολόγια που αναχωρούν από ενωσιακούς αερολιμένες, όταν οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να αποδείξουν τις σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες στον ανεφοδιασμό αεροσκαφών σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, οι οποίες τους εμποδίζουν να εκτελούν πτήσεις με εύλογο χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος, με αποτέλεσμα ενδεχόμενες επιπτώσεις στη συνδεσιμότητα ιδίως 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 παρόμοιους τύπους καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες. Οι σημαντικά υψηλότερες τιμές στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα δεν θα πρέπει να οφείλονται κατά κύριο λόγο στη μεγαλύτερη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στον εν λόγω ενωσιακό αερολιμένα.
- (30) Η περαιτέρω διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, τα οποία συνήθως έχουν μικρότερη περιεκτικότητα σε αρωματικές ενώσεις και σε θείο, θα συμβάλει στη μείωση των κλιματικών επιπτώσεων των εκπομπών πλην των εκπομπών CO₂. Η περαιτέρω μείωση της περιεκτικότητας των αεροπορικών καυσίμων σε αρωματικές ενώσεις και σε θείο μπορεί να μειώσει τον σχηματισμό θυσανόμορφων νεφών από ίχνη συμπύκνωσης, να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα στους αερολιμένες και γύρω από αυτούς και να ενισχύσει την ποιότητα των καυσίμων προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών, λόγω τόσο της υψηλής ενεργειακής πυκνότητας όσο και του χαμηλότερου κόστους συντήρησης χάρις στα χαμηλότερα επίπεδα αιθάλης. Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών πλην του CO₂. Ωστόσο, η μείωση της περιεκτικότητας σε αρωματικές ενώσεις των αεροπορικών καυσίμων πρέπει να γίνει τήρώντας τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας των καυσίμων και εξασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο. Συνεπώς, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να αναφέρουν στον Οργανισμό και στις σχετικές αρμόδιες αρχές την περιεκτικότητα των αεροπορικών καυσίμων που προμηθεύουν σε αρωματικές ενώσεις, ναφθαλίνη και θείο. Για την υποβολή των πληροφοριών αυτών, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα μπορούν να βασίζονται σε συναφή πιστοποιητικά ποιότητας καυσίμων τα οποία εκδίδονται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των διεθνών προτύπων ποιότητας των καυσίμων που παρέχονται από παραγωγούς καυσίμων και παρασκευαστές μειγμάτων.

(*) 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).

- (31) Τα συμβατικά αεροπορικά καύσιμα, πέρα από τις επιπτώσεις τους στην κλιματική αλλαγή, επηρεάζουν επίσης αρνητικά την ποιότητα του αέρα. Η μεγαλύτερη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.
- (32) Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνουν την πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, ώστε να μην είναι εμπόδιο στη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Εάν χρειάζεται, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο ενωσιακός αερολιμένας θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν από τον φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα να παράσχει τις αναγκαίες πληροφορίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό για την αδιάλειπτη διανομή και τον εφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Ο ρόλος των αρμόδιων αρχών θα πρέπει να δίνει στους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τη δυνατότητα να διαθέτουν κοινό σημείο αναφοράς, σε περίπτωση που απαιτούνται τεχνικές διευκρινίσεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα των υποδομών αεροπορικών καυσίμων. Όταν τα ηλεκτρικά ή υδρογονοκίνητα αεροσκάφη καταστούν ώριμα και διαθέσιμα στο εμπόριο και όταν ενδείκνυται, οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και οι διαχειριστές καυσίμων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να συνεργάζονται και για να διευκολύνουν την πρόσβαση στις κατάλληλες υποδομές για τον ανεφοδιασμό με υδρογόνο και την ηλεκτρική επαναφόρτιση αεροσκαφών, σύμφωνα με το αντίστοιχο εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.
- (33) Πολλοί ενωσιακοί αερολιμένες προμηθεύονται αεροπορικά καύσιμα κυρίως μέσω αγωγών από διυλιστήρια ή μονάδες ανάμειξης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Είναι σημαντικό, συνεπώς, τα μέρη που είναι υπεύθυνα για τους αγωγούς αυτούς να συνεργάζονται και να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να είναι δυνατή η συνεχής και αδιάλειπτη πρόσβαση των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων σε υποδομές καυσίμων πολιτικών αεροπορικών μεταφορών για τον εφοδιασμό τόσο με συμβατικά αεροπορικά καύσιμα όσο και με αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.
- (34) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως έκθεση στην αντίστοιχη αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό σχετικά με τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα που αγοράζουν και με τα χαρακτηριστικά τους. Θα πρέπει να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά και την προέλευση των πρώτων υλών, τη διαδικασία μετατροπής και τις εκπομπές κύκλου ζωής για κάθε αγοραπωλησία και κάθε τύπο βιώσιμου αεροπορικού καυσίμου.
- (35) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει επίσης να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως έκθεση σχετικά με τον πραγματικό ανεφοδιασμό τους με αεροπορικά καύσιμα ανά ενωσιακό αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσής τους με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων, ώστε να αποδεικνύεται ότι δεν πραγματοποιήθηκε αδικαιολόγητος ανεφοδιασμός με πλεονάζοντα καύσιμα. Οι εκθέσεις θα πρέπει να επαληθεύονται από ανεξάρτητους ελεγκτές και να διαβιβάζονται στην αρμόδια αρχή ή 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 αναφέρουν στην έκθεσή τους οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρησιμοποιώντας εργαλείο εγκεκριμένο από την Επιτροπή.
- (36) Με την επιφύλαξη των δεδομένων που καταγράφονται από τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/996 της Επιτροπής^(*), οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να υποχρεούνται να υποβάλλουν ετησίως στην ενωσιακή βάση δεδομένων που αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία στοιχεία σχετικά με τα αεροπορικά καύσιμα που προμηθεύουν, συμπεριλαμβανομένων των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των χαρακτηριστικών τους. Θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά και την προέλευση των πρώτων υλών, τις διαδικασίες μετατροπής και τις εκπομπές κύκλου ζωής των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που προμηθεύουν. Οι πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων περιλαμβάνουν το είδος του προϊόντος και τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιήθηκαν και άλλα χαρακτηριστικά βιωσιμότητας που απαιτούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων με τα κριτήρια βιωσιμότητας δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.
- (37) 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 στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τους κανόνες για την κατανομή των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, των φορέων διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και των προμηθευτών αεροπορικών 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 στις αρμόδιες αρχές να συγκρίνουν τα συγκεντρωτικά δεδομένα με άλλες πηγές δεδομένων.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/996 της Επιτροπής, της 14ης Ιουνίου 2022, σχετικά με τους κανόνες για την επαλήθευση των κριτηρίων αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των κριτηρίων χαμηλού κινδύνου έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης (ΕΕ L 168 της 27.6.2022, σ. 1).

- (38) Ο Οργανισμός θα πρέπει να δημοσιεύει τεχνική έκθεση σε ετήσια βάση και να τη διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να υπάρχει σαφής εικόνα όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, την αγοραπωλησία και την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ένωση και στις σχετικές τρίτες χώρες, την κατάσταση της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την εξέλιξη της διαφοράς τιμών μεταξύ βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και ορυκτών καυσίμων, καθώς και όσον αφορά τη σύνθεση των αεροπορικών καυσίμων.
- (39) 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 αγοραπωλησίας. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν από τον προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την αναφορά της αγοραπωλησίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Σκοπός της χρήσης του συστήματος ισοζυγίου μάζας που αναφέρεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 είναι να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των αεροπορικών καυσίμων, και οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό χρησιμοποιώντας ένα τέτοιο σύστημα ισοζυγίου μάζας, μεταξύ άλλων και όταν το εν λόγω σύστημα χρησιμοποιείται από κοινού από δύο ή περισσότερα κράτη μέλη.
- (40) Η θέσπιση στην Ένωση εντολής για τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων θα μπορούσε να οδηγήσει σε αδικαιολόγητο ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης που εκτελούν απευθείας πτήσεις μεγάλων αποστάσεων από ενωσιακό αερολιμένα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους που συνδέονται μέσω κομβικού αερολιμένα ο οποίος δεν εμπίπτει στο πεδίο του παρόντος κανονισμού και δεν διαθέτει ισοδύναμες πολιτικές ως προς τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Προκειμένου να προωθηθεί περαιτέρω η διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ένωση, των οποίων οι τιμές προβλέπεται να έχουν στο εγγύς μέλλον σημαντική διαφορά σε σύγκριση με εκείνες των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διεκδικούν δικαιώματα, σύμφωνα με το ΣΕΔΕ της ΕΕ, για τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα.
- (41) Προκειμένου να προωθηθεί η διάδοση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων των οποίων οι τιμές προβλέπεται να έχουν σημαντική διαφορά σε σύγκριση με εκείνες των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων, είναι σημαντικό οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να έχουν τη δυνατότητα να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στο πλαίσιο συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου, όπως το ΣΕΔΕ της ΕΕ ή το CORSIA, κατά τη διακριτική τους ευχέρεια, χωρίς διπλή διεκδίκηση για τη μείωση των εκπομπών. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν θα πρέπει να διεκδικούν οφέλη για τη χρήση της ίδιας παρτίδας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στο πλαίσιο περισσότερων του ενός συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου. Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να καλούνται να παρέχουν δωρεάν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όλες τις πληροφορίες που αφορούν τις ιδιότητες των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων τα οποία πωλούνται στον εκάστοτε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι οποίες είναι σχετικές για τους σκοπούς της υποβολής στοιχείων από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού ή των συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου.
- (42) 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 αναλογικό προς την περιβαλλοντική ζημία και τη ζημία που προκαλείται στους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά ως συνέπεια της μη συμμόρφωσης. Κατά την επιβολή προστίμων και άλλων κυρώσεων, οι αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την εξέλιξη της τιμής των αεροπορικών καυσίμων και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων κατά το έτος υποβολής εκθέσεων και μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη τον βαθμό μη συμμόρφωσης, για παράδειγμα σε περίπτωση επανειλημμένων παραβάσεων.
- (43) Η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διευκόλυνση της απανθρακοποίησης. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη της παρούσας υπανάπτυξης της ενωσιακής αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και της σημαντικής διαφοράς τιμών μεταξύ των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων 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 στόχου αυτού.
- (44) Τα πρόστιμα στα οποία υπόκεινται οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων που δεν επιτυγχάνουν τα ελάχιστα μερίδια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να συμπληρώνονται με την υποχρέωσή τους να προμηθεύουν την αγορά με τις ποσότητες βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, οι οποίες αντιστοιχούν στο έλλειμμα εκπλήρωσης των ελάχιστων μεριδίων που καθορίζονται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα Ι κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να διαθέτουν ευελιξία όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων ως προς τον εφοδιασμό με συνθετικά αεροπορικά καύσιμα και της συναφούς υποχρέωσης ως προς το έλλειμμα κατά τη παραβατική περίοδο μεταξύ 2030 και 2034, όταν η υποχρέωση αυτή τεθεί για πρώτη φορά σε ισχύ, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση και η επίτευξη των στόχων.

- (45) Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα ελάχιστα μερίδια των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων μπορούν να διατίθενται επιτυχώς στην αγορά αερομεταφορών χωρίς ελλείψεις εφοδιασμού. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να σχεδιαστεί και να εφαρμοστεί μηχανισμός ευελιξίας ώστε να δοθεί στον κλάδο των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων χρονικό περιθώριο 10 ετών για να αναπτύξει αναλόγως την παραγωγική ικανότητα και την ικανότητα προμήθειας και να δοθεί η δυνατότητα στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους με τον πλέον οικονομικά αποδοτικό τρόπο, χωρίς να μειωθούν οι συνολικές περιβαλλοντικές φιλοδοξίες του παρόντος κανονισμού, καθώς και να δοθεί η δυνατότητα στους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων, στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες τεχνολογικές και υλικοτεχνικές επενδύσεις. Η προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει να ξεκινήσει το 2025, με την ευελιξία που προβλέπεται στον μηχανισμό ευελιξίας. Κατά την εφαρμογή του μηχανισμού ευελιξίας, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων μπορούν να προμηθεύουν αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν μεγαλύτερα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε ορισμένους αερολιμένες για την αντιστάθμιση αεροπορικών καυσίμων με μικρότερα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε άλλους αερολιμένες ή για τη μειωμένη διαθεσιμότητα συμβατικών αεροπορικών καυσίμων σε άλλους αερολιμένες. Ομοίως, προκειμένου να παρέχεται ασφάλεια δικαίου και προβλεψιμότητα στην αγορά και να προωθούνται οι επενδύσεις σε διαρκή βάση προς την παραγωγική ικανότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να παραμείνει σταθερός σε βάθος χρόνου.
- (46) Η επιτυχής μετάβαση σε βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον για την τόνωση της καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων τόσο των δημόσιων όσο και των ιδιωτικών επενδύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη και στη στήριξη για την ανακατανομή, την επανεπιδίκευση των εργαζομένων και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων τους, καθώς και τεχνολογικά και επιχειρησιακά μέτρα, και την ανάπτυξη βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης στους ενωσιακούς αερολιμένες, λαμβανομένης υπόψη της αρχής της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση. Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα που προκύπτουν από τα πρόστιμα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να κατανέμονται σε έργα για βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Εξάλλου, η δημιουργία Ευρωπαϊκής Βιομηχανικής Συμμαχίας μέσω της εθελοντικής συνεργασίας των ενδιαφερόμενων μερών στην αλυσίδα αξίας στοχεύει στην περαιτέρω προώθηση της προμήθειας και της διάδοσης των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην Ευρώπη.
- (47) Η έρευνα και η καινοτομία έχουν διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και συνθετικών αεροπορικών καυσίμων και στην ανάπτυξη παραγωγικής ικανότητας. Η ανάπτυξη και η παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων αναμένεται να έχει εκθετική αύξηση τα επόμενα έτη. Συνεπώς, είναι σημαντικό να συνεχιστούν οι προσπάθειες αυτές και να διευκολυνθούν οι επενδύσεις στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Οι επενδύσεις σε έργα ανάπτυξης ικανοτήτων για βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα αποτελούν τόσο περιβαλλοντική όσο και βιομηχανική ευκαιρία, με δευτερογενείς συνέπειες όσον αφορά τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την καινοτομία.
- (48) Προκειμένου να αυξηθεί η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα των ενωσιακών μέτρων και να διευκολυνθούν η ικανότητα των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους ως προς την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και ο ανεφοδιασμός με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και, ως εκ τούτου, να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του τομέα των αερομεταφορών της Ένωσης, η Επιτροπή θα πρέπει, κατόπιν διαβούλευσης με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, να εκτιμήσει εάν θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να διευκολυνθεί η οικονομικά αποδοτική διανομή και χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης, με τον διαχωρισμό της αγοραπωλησίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων από τη φυσική παράδοση και τη χρήση τους. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί, μεταξύ άλλων, εκτιμώντας αν είναι εφικτό να δημιουργηθεί σύστημα εμπορεύσιμων πιστοποιητικών προμήθειας και αγοραπωλησίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, το οποίο θα ενσωματώνει στοιχεία συστήματος διαπραγματεύσιμων πιστοποιητικών, διασφαλίζοντας παράλληλα ισότιμους όρους ανταγωνισμού και υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής ακεραιότητας, διασφαλίζοντας τη συνοχή με άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών 2003/87/EK και 2009/28/EK, καθώς και ελαχιστοποιώντας τους κινδύνους απάτης, παρατυπιών ή διπλής διεκδίκησης. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη στην ανάλυσή της όλες τις σχετικές παγκόσμιες τάσεις και πρωτοβουλίες, καθώς και τον πιθανό αντίκτυπο που θα μπορούσε να έχει ένα τέτοιο σύστημα στη λειτουργία της αγοράς, μεταξύ άλλων όσον αφορά οποιαδήποτε αστάθεια της αγοράς, εξέλιξη των τιμών ή συναλλακτική συμπεριφορά των συμμετεχόντων στην αγορά.
- (49) 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, την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τον αντίκτυπο του στην ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών, στη συνδεσιμότητα νησιών και απομακρυσμένων εδαφών και στην ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών αερομεταφορών και κομβικών αερολιμένων σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους σε γειτονικές χώρες, και σχετικά με την αποτελεσματικότητα βασικών στοιχείων του παρόντος κανονισμού όπως, μεταξύ άλλων, τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, το ύψος των προστίμων ή οι εξελίξεις πολιτικής σχετικά με τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων διεθνώς. Οι πληροφορίες αυτές είναι σημαντικές για να αποτυπώνεται με σαφήνεια η κατάσταση που επικρατεί στην αγορά βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εξέταση του ενδεχομένου αναθεώρησης του παρόντος κανονισμού. Οι εκθέσεις της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να αναφέρουν την αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με άλλες σχετικές νομοθετικές πράξεις, προσδιορίζοντας τις διατάξεις που μπορούν ενδεχομένως να επικαιροποιηθούν και να απλουστευθούν, καθώς και τις δράσεις και τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση της συνολικής πίεσης από πλευράς κόστους στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Στις εκθέσεις

αυτές, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει επιλογές για τροποποιήσεις, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων μηχανισμών για τη στήριξη της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και της χρήσης τους για ανεφοδιασμό αεροσκαφών, καθώς και μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων, προκειμένου να περιοριστεί ο δυσμενής αντίκτυπος του παρόντος κανονισμού στην αεροπορική συνδεσιμότητα και τον ανταγωνισμό και να μετριαστεί η διαρροή άνθρακα.

- (50) Η απαίτηση που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό να διασφαλίζεται η διάθεση ελάχιστων μεριδίων 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 κομβικών αερολιμένων 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 Ένωσης ή/και των κρατών μελών της και τρίτων χωρών με παρεμφερές επίπεδο φιλοδοξίας σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού ⁽¹⁰⁾, η οποία εγκρίθηκε δυνάμει της σύμβασης-πλαίσου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, ή ελλείψει μηχανισμών ανεπτυγμένων 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.
- (51) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά την απαλλαγή από την υποχρέωση ανεφοδιασμού πριν από την αναχώρηση που μπορεί να χορηγηθεί σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και για τον καθορισμό των λεπτομερών διατάξεων και των τεχνικών προτύπων για τη λειτουργία του συστήματος επισημάνσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹¹⁾.
- (52) Η μετάβαση σε βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα θα έχει επίσης ως επακόλουθο τη μείωση της εξάρτησης από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων από τρίτες χώρες, αυξάνοντας έτσι την ενεργειακή ασφάλεια της Ένωσης. Η ανάγκη αυτή εντείνεται λόγω της τρέχουσας διεθνούς πολιτικής κατάστασης.
- (53) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η διατήρηση ισότιμων όρων στην ενωσιακή αγορά αεροπορικών μεταφορών με παράλληλη αύξηση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη λόγω του διασυννοριακού χαρακτήρα των αερομεταφορών, μπορεί όμως, εξαιτίας των χαρακτηριστικών της αγοράς και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

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

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, στους ενωσιακούς αερολιμένες και στους αντίστοιχους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων, καθώς και στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων.

⁽¹⁰⁾ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

⁽¹¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στις πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει, κατόπιν διαβούλευσης με τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, ότι αερολιμένας που δεν καλύπτεται από το άρθρο 3 σημείο 1) και βρίσκεται στο έδαφός του πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ενωσιακός αερολιμένας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 πληρούνται κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης του κράτους μέλους.

Φορέας διαχείρισης αερολιμένα μη καλυπτόμενου από το άρθρο 3 σημείο 1), ο οποίος βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους, μπορεί να υποβάλει αίτηση αντιμετώπισης του εν λόγω αερολιμένα ως ενωσιακού αερολιμένα για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης. Ο εν λόγω φορέας διαχείρισης αερολιμένα κοινοποιεί την αίτηση στο κράτος μέλος του οποίου η αρχή ή οι αρχές είναι αρμόδιες για τον αερολιμένα δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 6. Η εν λόγω κοινοποίηση συνοδεύεται από διαβεβαίωση ότι ο αερολιμένας πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί την απόφαση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου στην Επιτροπή και στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας («Οργανισμός») τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς από την οποία ισχύει η απόφαση. Η απόφαση του κράτους μέλους συνοδεύεται από αιτιολογημένη γνώμη που αποδεικνύει ότι έχει βασιστεί σε αναλογικά και χωρίς διακρίσεις κριτήρια, με βάση αερολιμένες που έχουν παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά.

3. Πρόσωπο που εκτελεί πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς και δεν καλύπτεται από το άρθρο 3 σημείο 3) μπορεί να αποφασίσει να αντιμετωπίζεται ως φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Πρόσωπο που εκτελεί πτήσεις εκτός πτήσεων εμπορικής αερομεταφοράς κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 4) μπορεί να αποφασίσει να αντιμετωπίζεται ως φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Πρόσωπο που καλύπτεται από το άρθρο 3 σημείο 3) μπορεί να αποφασίσει ότι οι πτήσεις μη εμπορικής αερομεταφοράς του θα καλύπτονται επίσης από τον παρόντα κανονισμό. Κάθε τέτοιο πρόσωπο κοινοποιεί την απόφασή του στο κράτος μέλος του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνες για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 5. Το εν λόγω κράτος μέλος κοινοποιεί την απόφαση στην Επιτροπή και στον Οργανισμό τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς από την οποία ισχύει η απόφαση.

4. Με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνει σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3, η Επιτροπή παρέχει ενημερωμένο και ενοποιημένο κατάλογο των ενδιαφερόμενων ενωσιακών αερολιμένων και φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Ο εν λόγω κατάλογος πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμος.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «ενωσιακός αερολιμένας»: «αερολιμένας» όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾, όπου η επιβατική κίνηση υπερβή τους 800 000 επιβάτες ή όπου η εμπορευματική κίνηση υπερβή τους 100 000 τόνους κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, και ο οποίος δεν βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή που αναφέρεται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ·
- 2) «φορέας διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα»: σε σχέση με ενωσιακό αερολιμένα, ο «φορέας διαχείρισης αερολιμένα» όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 2) της οδηγίας 2009/12/ΕΚ ή, εάν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος έχει αναθέσει τη διαχείριση των κεντρικών υποδομών για τα συστήματα διανομής καυσίμων σε άλλον φορέα βάσει του άρθρου 8 σημείο 1) της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹³⁾, αυτός ο άλλος φορέας·
- 3) «φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους»: πρόσωπο που εκτέλεσε τουλάχιστον 500 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς επιβατών, ή 52 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς παντός φορτίου με αναχώρηση από ενωσιακού αερολιμένας κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς ή, όταν το εν λόγω πρόσωπο δεν μπορεί να προσδιοριστεί, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους·

⁽¹²⁾ Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

⁽¹³⁾ 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).

- 4) «πτήση εμπορικής αερομεταφοράς»: πτήση που εκτελείται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης, συμπεριλαμβανομένων πτήσεων ιδιωτικής αεροπλοΐας που εκτελούνται για εμπορικούς σκοπούς·
- 5) «διαδρομή»: το ταξίδι που πραγματοποιείται με πτήση, σε σχέση με τους τόπους αναχώρησης και προορισμού της πτήσης·
- 6) «αεροπορικά καύσιμα»: τα υποκατάστατα καύσιμα που παρασκευάζονται για άμεση χρήση από αεροσκάφος·
- 7) «βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα» (SAF): τα αεροπορικά καύσιμα τα οποία είναι:
 - α) συνθετικά αεροπορικά καύσιμα·
 - β) αεροπορικά βιοκαύσιμα · ή
 - γ) αεροπορικά καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα·
- 8) «αεροπορικά βιοκαύσιμα»: αεροπορικά καύσιμα τα οποία είναι:
 - α) «προηγμένα βιοκαύσιμα» όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
 - β) «βιοκαύσιμα» όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 33) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 τα οποία παράγονται από τις πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΧ μέρος Β της εν λόγω οδηγίας· ή
 - γ) «βιοκαύσιμα» όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 33) της οδηγίας (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, και τα οποία συμμορφώνονται με τα κριτήρια βιωσιμότητας και μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής που ορίζονται στο άρθρο 29 της εν λόγω οδηγίας και πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 30 της ίδιας οδηγίας·
- 9) «αεροπορικά καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα»: αεροπορικά καύσιμα που είναι «καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα», όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 35) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, και τα οποία συμμορφώνονται με το όριο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής που αναφέρεται στο άρθρο 29α παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας και πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 30 της ίδιας οδηγίας·
- 10) «παρτίδα»: ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που μπορεί να ταυτοποιηθεί με αριθμό και να ιχνηλατηθεί·
- 11) «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 τις μεθοδολογίες που υιοθετήθηκαν δυνάμει του άρθρου 28 παράγραφος 5 ή του άρθρου 31 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 ή σύμφωνα με το συναφές ενωσιακό δίκαιο·
- 12) «συνθετικά αεροπορικά καύσιμα»: αεροπορικά καύσιμα που είναι «καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές», όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, και τα οποία συμμορφώνονται με το όριο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής που αναφέρεται στο άρθρο 29α παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας και πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας·
- 13) «συνθετικά αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών»: αεροπορικά καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης των οποίων το ενεργειακό περιεχόμενο προέρχεται από υδρογόνο χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών μη ορυκτής προέλευσης και τα οποία τηρούν το κατώτατο όριο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής του 70 % και τις μεθοδολογίες για την αξιολόγηση της εν λόγω μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής σύμφωνα με το συναφές ενωσιακό δίκαιο·
- 14) «συμβατικά αεροπορικά καύσιμα»: αεροπορικά καύσιμα που παράγονται από ορυκτές μη ανανεώσιμες πηγές καυσίμων υδρογονανθράκων·
- 15) «υδρογόνο χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τις αερομεταφορές»: υδρογόνο προς χρήση σε αεροσκάφη του οποίου το ενεργειακό περιεχόμενο προέρχεται από μη ορυκτές μη ανανεώσιμες πηγές και το οποίο πληροί το κατώτατο όριο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής του 70 % και τις μεθοδολογίες για την αξιολόγηση της εν λόγω μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής σύμφωνα με το συναφές ενωσιακό δίκαιο·
- 16) «υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές για αερομεταφορές»: υδρογόνο προς χρήση σε αεροσκάφη που χαρακτηρίζεται ως «καύσιμο μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και το οποίο συμμορφώνεται με το κατώτατο όριο μείωσης των εκπομπών κύκλου ζωής που αναφέρεται στο άρθρο 29α παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας και πιστοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας·
- 17) «υδρογόνο για αερομεταφορές»: υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές για αερομεταφορές ή υδρογόνο χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για αερομεταφορές·
- 18) «αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών»: συνθετικά αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών ή υδρογόνο χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για αερομεταφορές·

- 19) «προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων»: «προμηθευτής καυσίμων», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 38) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ο οποίος προμηθεύει ενωσιακό αερολιμένα με αεροπορικά καύσιμα ή με υδρογόνο για αερομεταφορές·
- 20) «διαχειριστής καυσίμων»: πάροχος υπηρεσιών εδάφους που οργανώνει και εκτελεί εργασίες ανεφοδιασμού με καύσιμα και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων της αποθήκευσης καυσίμων και του ελέγχου της ποιότητας και της ποσότητας των παραδόσεων καυσίμων, για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε ενωσιακούς αερολιμένες, όπως αναφέρεται στο παράρτημα της οδηγίας 96/67/ΕΚ·
- 21) «κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας»: η εταιρική ή η καταστατική έδρα προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων στο κράτος μέλος εντός του οποίου ασκείται ο κύριος οικονομικός και επιχειρησιακός έλεγχος του προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων·
- 22) «έτος υποβολής εκθέσεων»: περίοδος ενός έτους κατά την οποία πρέπει να υποβάλλονται οι εκθέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 10, με έναρξη την 1η Ιανουαρίου και λήξη στις 31 Δεκεμβρίου·
- 23) «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται του έτους υποβολής εκθέσεων·
- 24) «ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα»: η ποσότητα των αεροπορικών καυσίμων που αναφέρονται ως «καύσιμα ταξιδιού» και «καύσιμα τροχοδρόμησης» στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ⁽¹⁴⁾, η οποία είναι αναγκαία για την εκτέλεση όλων των πτήσεων που καλύπτει ο παρών κανονισμός και εκτελούνται από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, με αναχώρηση από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς·
- 25) «ετήσια μη αντλημένη ποσότητα»: η διαφορά μεταξύ των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων και των καυσίμων που έχει πραγματικά χρησιμοποιήσει για ανεφοδιασμό φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πριν από πτήσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός και οι οποίες αναχωρούν από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς·
- 26) «συνολική ετήσια μη αντλημένη ποσότητα»: το άθροισμα των ετήσιων ποσοτήτων που δεν έχουν αντληθεί από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε όλους τους ενωσιακούς αερολιμένες κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς·
- 27) «σύστημα αερίων του θερμοκηπίου»: σύστημα που χορηγεί οφέλη σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.

Άρθρο 4

Μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που διατίθενται σε ενωσιακούς αερολιμένες

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων διασφαλίζουν ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα περιέχουν τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων μεριδίων συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο παράρτημα I. Με την επιφύλαξη των εν λόγω ελάχιστων μεριδίων, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων εξασφαλίζουν επίσης ότι όλα τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα κατά τις περιόδους από 1ης Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2031 και από 1ης Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034 περιέχουν τουλάχιστον τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τις τιμές που καθορίζονται στο παράρτημα I.

Η υποχρέωση αυτή θεωρείται επίσης ότι τηρείται όταν τα ελάχιστα μερίδια που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο επιτυγχάνονται χρησιμοποιώντας:

- α) υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές για αερομεταφορές·
- β) αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

2. Για τους σκοπούς του υπολογισμού των ελάχιστων μεριδίων του παραρτήματος I, όταν υδρογόνο για αερομεταφορές διατίθεται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε ενωσιακό αερολιμένα:

- α) οι τιμές που αφορούν το ενεργειακό περιεχόμενο όλων των σχετικών καυσίμων είναι οι αναφερόμενες στο άρθρο 27 παράγραφος 2 στοιχεία στ) και ζ) και στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 ή τα σχετικά διεθνή αεροπορικά πρότυπα όσον αφορά τα καύσιμα που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω παράρτημα· και
- β) το ενεργειακό περιεχόμενο του παρεχόμενου υδρογόνου για αερομεταφορές λαμβάνεται υπόψη τόσο στον αριθμητή όσο και στον παρονομαστή.

⁽¹⁴⁾ 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).

3. Όταν προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων κάνει χρήση της δυνατότητας που προβλέπεται στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 ή όταν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ανεφοδιάζει αεροσκάφος με καύσιμα που αναφέρονται στο εν λόγω εδάφιο, οι αναφορές στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα στο άρθρο 3 σημεία 10), 11) και 27), στα άρθρα 8, 9 και 10, στο άρθρο 12 παράγραφοι 6 και 7, στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και ζ), στο άρθρο 14, στο άρθρο 15 παράγραφος 1 και στο παράρτημα II θεωρείται ότι αναφέρονται επίσης στα αεροπορικά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και στο υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές για αερομεταφορές.

4. Για κάθε περίοδο αναφοράς, τα αεροπορικά 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 και τα οποία παρέχονται σε ενωσιακούς αερολιμένες από κάθε προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων αντιπροσωπεύουν κατ' ανώτατο όριο το 3 % των παρεχόμενων αεροπορικών καυσίμων με σκοπό τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα μερίδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

5. Τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα που παράγονται από τις ακόλουθες πρώτες ύλες εξαιρούνται από τον υπολογισμό των ελάχιστων μεριδίων βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού: «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών», όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 40) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ενδιάμεσες καλλιέργειες, απόσταγμα λιπαρών οξέων φοινικοειδών και υλικά που προέρχονται από φοίνικες και σόγια και σαπούνια και τα παράγωγά τους.

Ωστόσο, η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για τις πρώτες ύλες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, υπό τους όρους που καθορίζονται στο συγκεκριμένο παράρτημα.

6. Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με την υποχρέωση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου χρησιμοποιώντας το σύστημα ισοζυγίου μάζας που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

7. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 12 παράγραφοι 4 και 5, 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. Κατ' εξαίρεση, όταν προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων δεν προμηθεύει τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2031, συμπληρώνει τουλάχιστον το εν λόγω έλλειμμα πριν από το τέλος της περιόδου από 1ης Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, και όταν προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων δεν προμηθεύει τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, τουλάχιστον συμπληρώνει το συγκεκριμένο έλλειμμα κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς.

Άρθρο 5

Υποχρέωση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για ανεφοδιασμό με καύσιμα

1. Η ετήσια ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποίησε για ανεφοδιασμό συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε δεδομένο ενωσιακό αερολιμένα ανέρχεται τουλάχιστον στο 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων.

2. Φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να υπολείπεται του ορίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, όταν είναι αναγκαίο για λόγους συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας των καυσίμων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο εκάστοτε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών αιτιολογεί δεόντως τη μείωση κάτω από το εν λόγω όριο στην αρμόδια αρχή ή στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 και στον Οργανισμό, παρέχοντας και ένδειξη των διαδρομών που επηρεάζονται. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται στην έκθεση του άρθρου 8. Οι συναφείς ποσότητες καυσίμων αναφέρονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 8.

3. Κατ' εξαίρεση, φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να ζητήσει από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 προσωρινή απαλλαγή από την υποχρέωση που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου για τις πτήσεις σε συγκεκριμένη υπάρχουσα ή νέα διαδρομή κάτω των 850 χιλιομέτρων, ή 1 200 χιλιομέτρων για διαδρομές που συνδέουν αερολιμένες ευρισκόμενους σε νησιά χωρίς σιδηροδρομικές ή οδικές συνδέσεις, με αναχώρηση από ενωσιακό αερολιμένα. Η απόσταση αυτή υπολογίζεται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.

Η αίτηση υποβάλλεται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής της απαλλαγής και συνοδεύεται από λεπτομερή και επαρκή αιτιολόγηση. Η εν λόγω απαλλαγή θα πρέπει να περιορίζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες όσον αφορά τον ανεφοδιασμό αεροσκαφών στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, οι οποίες εμποδίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να εκτελούν πτήσεις με εύλογο χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος· ή

β) διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με αεροπορικά καύσιμα, οι οποίες προκύπτουν από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά συγκεκριμένων ενωσιακού αερολιμένα και οδηγούν σε σημαντικά μεγαλύτερες τιμές των αεροπορικών καυσίμων σε σύγκριση με τις τιμές που εφαρμόζονται κατά μέσο όρο σε παρόμοιους τύπους αεροπορικών καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες λόγω ιδίως ειδικών περιορισμών στις μεταφορές καυσίμων ή περιορισμένης διαθεσιμότητας καυσίμων στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα και έχουν ως αποτέλεσμα να περιέρχεται ο ενδιαφερόμενος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά.

4. Η αίτηση αξιολογείται από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές. Αφού εξετασθεί η παρεχόμενη αιτιολόγηση, μπορούν να ζητηθούν συμπληρωματικές πληροφορίες.

5. Η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν σχετικά με την αίτηση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο ένα μήνα πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της προβλεπόμενης απαλλαγής. Όταν η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές ζητούν συμπληρωματικές πληροφορίες βάσει της παραγράφου 4, η προθεσμία για τη λήψη απόφασης από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές αναστέλλεται έως ότου ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών παράσχει πλήρεις πληροφορίες.

Η χορηγούμενη απαλλαγή έχει περιορισμένη διάρκεια ισχύος η οποία δεν υπερβαίνει το ένα έτος και, στη συνέχεια, επανεξετάζεται κατόπιν αιτήσεως του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

6. Η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές αποφασίζουν την έγκριση ή την απόρριψη κάθε πρώτης αίτησης απαλλαγής που υποβάλλεται βάσει της παραγράφου 3. Απόφαση η οποία δεν εκδίδεται εντός της προθεσμίας της παραγράφου 5 δεν θεωρείται ότι εγκρίνει την αιτούμενη απαλλαγή. Απόφαση σχετικά με αίτηση ανανέωσης ήδη υφιστάμενης απαλλαγής —υπό την προϋπόθεση ότι η αίτηση αυτή συνοδεύεται από λεπτομερή και επαρκή αιτιολόγηση— η οποία δεν εκδίδεται το αργότερο ένα μήνα πριν από την ημερομηνία της προβλεπόμενης ανανέωσης, θεωρείται απόφαση με την οποία εγκρίνεται η συνέχιση της εφαρμογής της αιτούμενης απαλλαγής.

7. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών έχει το δικαίωμα να προσφύγει κατά απόφασης της αρμόδιας αρχής ή των αρμόδιων αρχών που απορρίπτει αίτηση απαλλαγής.

8. Η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές κοινοποιούν στην Επιτροπή τον κατάλογο των απαλλαγών που εγκρίθηκαν και που απορρίφθηκαν, μαζί με την αιτιολόγηση της απόφασής τους και την αξιολόγηση επί της οποίας βασίστηκε. Η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο των εγκεκριμένων απαλλαγών και τον ενημερώνει τουλάχιστον άπαξ ετησίως.

9. Κατόπιν γραπτής καταγγελίας που υποβάλλεται από κράτος μέλος, φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τον φορέα διαχείρισης του εκάστοτε ενωσιακού αερολιμένα ή προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων, ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί, αφού αξιολογήσει την αιτιολόγηση της απαλλαγής που χορηγήθηκε δυνάμει της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου με βάση τα κριτήρια της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες ζητεί από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές να εκδώσουν απόφαση για την κατάργηση της απαλλαγής από την έναρξη της επόμενης περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾. Όταν η εν λόγω περίοδος προγραμματισμού δρομολογίων ξεκινά σε λιγότερο από δύο μήνες μετά τη δημοσίευση της απόφασης, η απόφαση για την κατάργηση της απαλλαγής αρχίζει να εφαρμόζεται από την έναρξη της επόμενης περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

10. Προκειμένου να είναι σε θέση να εκδώσει τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 9, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα κράτη μέλη και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχουν τις εν λόγω πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Τα κράτη μέλη διευκολύνουν την παροχή πληροφοριών από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

11. Η Επιτροπή εκδίδει, έως την 1η Σεπτεμβρίου 2024, κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των απαλλαγών που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν στοιχεία που πρέπει να παρέχει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για την αιτιολόγηση των εν λόγω απαλλαγών.

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα

1. Οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνουν την πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Όταν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναφέρουν στην αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές δυσκολίες πρόσβασης, εντός συγκεκριμένου ενωσιακού αερολιμένα, σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές ζητούν από τον φορέα διαχείρισης του ενωσιακού αερολιμένα να παράσχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς την παράγραφο 1. Ο ενδιαφερόμενος φορέας διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα παρέχει τις πληροφορίες στην αρμόδια αρχή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.
3. Η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές αξιολογούν όλες τις ληφθείσες πληροφορίες σύμφωνα με την παράγραφο 2. Εάν η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι ο φορέας διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα τηρεί τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της παραγράφου 1, ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές ζητούν από τον φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα να εντοπίσει και να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση της έλλειψης επαρκούς πρόσβασης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός τριών ετών αφού ζητηθεί από την αρμόδια αρχή βάσει της παραγράφου 2.
4. Για τους σκοπούς των παραγράφων 2 και 3, κατά περίπτωση, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων, οι διαχειριστές καυσίμων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και κάθε άλλο μέρος που επηρεάζεται από τις αναφερόμενες δυσκολίες παρέχουν, κατόπιν αιτήματος και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα και συνεργάζονται με τον φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα για τον προσδιορισμό των αναφερόμενων δυσκολιών και τη λήψη των αναγκαίων μέτρων προς αντιμετώπισή τους.
5. Η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές διαβιβάζουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στον Οργανισμό όλες τις σχετικές πληροφορίες που παρέχονται δυνάμει των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, προκειμένου να μπορέσει να καταρτίσει την τεχνική έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 13.

Άρθρο 7

Προαγωγή της προμήθειας υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας στους ενωσιακούς αερολιμένες

1. Οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και οι διαχειριστές καυσίμων συνεργάζονται, κατά περίπτωση, με το αντίστοιχο κράτος μέλος τους για την προετοιμασία των εθνικών πλαισίων πολιτικής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁶⁾.
2. Οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και οι διαχειριστές καυσίμων συνεργάζονται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τα εθνικά πλαίσια πολιτικής που αναφέρονται στην παράγραφο 1, όταν έχει εγκριθεί το εκάστοτε πλαίσιο, και καταβάλλουν προσπάθειες για να διευκολύνουν την πρόσβαση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών στο υδρογόνο ή την ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται πρωτίστως για την πρόωση αεροσκάφους και για να παρέχουν τις υποδομές και τις υπηρεσίες που απαιτούνται για την παράδοση, την αποθήκευση και τη χρήση υδρογόνου ή ηλεκτρικής ενέργειας με σκοπό τον ανεφοδιασμό ή την επαναφόρτιση αεροσκαφών σύμφωνα με τα εθνικά πλαίσια πολιτικής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όταν ενδείκνυται.
3. Έως τις 31 Μαρτίου 2025 και στη συνέχεια ανά διετία, οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων υποβάλλουν έκθεση στις αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό σχετικά με την πρόοδο των υφιστάμενων έργων για τον αντίστοιχο ενωσιακό αερολιμένα τους, στο πλαίσιο οποιασδήποτε από τις πρωτοβουλίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες στο κοινό ή μπορούν να δημοσιοποιηθούν, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, προβλέψεων σχετικά με τους όγκους και το είδος της παραγωγής υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας και της προμήθειάς τους στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών στον ενωσιακό αερολιμένα, καθώς και τα σχέδια ανάπτυξης υποδομών και υπηρεσιών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, μετά από έγκριση των σχεδίων.

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1).

Άρθρο 8

Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

1. Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων και για πρώτη φορά το 2025, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς:
 - α) τη συνολική ποσότητα αεροπορικών καυσίμων με τα οποία ανεφοδιάστηκαν αεροσκάφη σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, εκφραζόμενη σε τόνους·
 - β) τα ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα, ανά ενωσιακό αερολιμένα, εκφραζόμενα σε τόνους·
 - γ) την ετήσια μη αντλημένη ποσότητα ανά ενωσιακό αερολιμένα, η οποία πρέπει να δηλώνεται ως 0 (μηδενική), εάν η ετήσια μη αντλημένη ποσότητα είναι αρνητική ή εάν είναι μικρότερη ή ίση με το 10 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων·
 - δ) την ετήσια αντλημένη ποσότητα ανά ενωσιακό αερολιμένα για λόγους συμμόρφωσης προς τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας των καυσίμων βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2, εκφραζόμενη σε τόνους·
 - ε) τη συνολική ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που αγοράστηκε από προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων, με σκοπό την εκτέλεση των πτήσεων τους που καλύπτει ο παρών κανονισμός, με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες, εκφραζόμενη σε τόνους·
 - στ) για κάθε αγοραπωλησία βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, το όνομα του προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων, την ποσότητα που αγοράστηκε εκφραζόμενη σε τόνους, τη διαδικασία μετατροπής, τα χαρακτηριστικά και την προέλευση των πρώτων υλών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή, καθώς και τις εκπομπές κύκλου ζωής των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, και, όταν μια αγοραπωλησία περιλαμβάνει διάφορους τύπους βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, παροχή των εν λόγω πληροφοριών για κάθε τύπο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων·
 - ζ) το σύνολο των πτήσεων που καλύπτει ο παρών κανονισμός με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες, εκφραζόμενο σε αριθμό πτήσεων και ώρες πτήσης.
2. Η έκθεση υποβάλλεται σύμφωνα με τα υποδείγματα που παρατίθενται στο παράρτημα II.
3. Η έκθεση επαληθεύεται από ανεξάρτητο ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 14 και 15 της οδηγίας 2003/87/EK και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής.

Άρθρο 9

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

1. 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. Ο συντελεστής εκπομπών για τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) καθορίζεται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87/EK ή στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει του άρθρου 14 της εν λόγω οδηγίας. Για την κατανομή δικαιωμάτων στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ, εφαρμόζεται η οδηγία 2003/87/EK. Για την κατανομή δικαιωμάτων που προορίζονται αποκλειστικά για τον ανεφοδιασμό αεροσκαφών με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ, εφαρμόζεται το άρθρο 3γ παράγραφος 6 της οδηγίας 2003/87/EK.

Μαζί με την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 8, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχουν στον Οργανισμό:

- α) δήλωση των συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου στα οποία συμμετέχουν και στα οποία έχουν τη δυνατότητα να αναφέρουν τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα·
- β) δήλωση ότι δεν έχουν αναφέρει στο πλαίσιο περισσότερων του ενός συστημάτων αερίων του θερμοκηπίου τις ίδιες παρτίδες βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων· και
- γ) πληροφορίες σχετικά με τη συμμετοχή σε ενωσιακά, εθνικά ή περιφερειακά καθεστώτα χρηματοδοτικής στήριξης που δίνουν τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να αποζημιώνονται για τις δαπάνες της αγοραπωλησίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και πληροφορίες σχετικά με το αν η ίδια παρτίδα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων έχει λάβει στήριξη στο πλαίσιο περισσότερων του ενός καθεστώτων χρηματοδοτικής στήριξης.

2. Για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων δυνάμει του άρθρου 8 του παρόντος κανονισμού, ή στο πλαίσιο συστήματος αερίων του θερμοκηπίου, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων παρέχουν δωρεάν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σχετικές και ακριβείς πληροφορίες για την περίοδο αναφοράς, το ταχύτερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο έως τις 14 Φεβρουαρίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων.

3. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να ζητήσει από τον προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων να του παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 για άλλες υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων όσων απορρέουν από το εθνικό δίκαιο. Ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων παρέχει τις πληροφορίες αυτές δωρεάν. Όταν η αίτηση αφορά πληροφορίες σχετικές με περίοδο που έχει ήδη λήξει κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης, ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων παρέχει τις πληροφορίες εντός 90 ημερών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης. Όταν η αίτηση αφορά πληροφορίες σχετικές με περίοδο αναφοράς που δεν έχει ακόμη λήξει κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών καταβάλλει προσπάθεια να υποβάλει την αίτησή του τουλάχιστον 45 ημέρες πριν από τη λήξη της εν λόγω περιόδου. Ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες εντός 45 ημερών από τη λήξη της εν λόγω περιόδου.

Άρθρο 10

Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων

Έως τις 14 Φεβρουαρίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων και για πρώτη φορά το 2025, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων υποβάλλουν στην ενωσιακή βάση δεδομένων που αναφέρεται στο άρθρο 31α της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την περίοδο αναφοράς:

- α) την ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, εκφραζόμενη σε τόνους·
- β) την ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, και για κάθε τύπο βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο στοιχείο γ), εκφραζόμενη σε τόνους·
- γ) τη διαδικασία μετατροπής, τα χαρακτηριστικά 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) την περιεκτικότητα σε αρωματικές ενώσεις και ναφθαλίνια επί τοις εκατό κατ' όγκο και σε θείο επί τοις εκατό κατά μάζα στα αεροπορικά καύσιμα που παρασχέθηκαν ανά παρτίδα, ανά ενωσιακό αερολιμένα και σε επίπεδο Ένωσης, αναφέροντας τον συνολικό όγκο και τη συνολική μάζα κάθε παρτίδας και τη μέθοδο δοκιμών που εφαρμόστηκε για τη μέτρηση της περιεκτικότητας κάθε ουσίας σε επίπεδο παρτίδας·
- ε) το ενεργειακό περιεχόμενο των αεροπορικών καυσίμων και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα, για κάθε τύπο καυσίμων.

Τα κράτη μέλη διαθέτουν το αναγκαίο νομικό και διοικητικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο ώστε να διασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες που εισάγουν οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων στην εν λόγω ενωσιακή βάση δεδομένων είναι ακριβείς και έχουν επαληθευθεί και ελεγχθεί βάσει του άρθρου 31α της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές έχουν πρόσβαση στην εν λόγω ενωσιακή βάση δεδομένων. Ο Οργανισμός χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιέχονται στην εν λόγω ενωσιακή βάση δεδομένων, μόλις οι πληροφορίες επαληθευθούν σε επίπεδο κράτους μέλους βάσει του άρθρου 31α της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Άρθρο 11

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 στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, στους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και τον Οργανισμό σχετικά με την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής ή των αρμόδιων αρχών που έχουν ορίσει.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους ασκούν τα οικεία καθήκοντα εποπτείας και επιβολής με αμεροληψία και διαφάνεια και με τρόπο ανεξάρτητο από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και τους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι οι αρμόδιες αρχές τους διαθέτουν τους αναγκαίους πόρους και δυνατότητες για να εκτελούν αποτελεσματικά και έγκαιρα τα καθήκοντα που τους ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

3. Η Επιτροπή, ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται και ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής και της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό.

4. Ο Οργανισμός διαβιβάζει στις αρμόδιες αρχές συγκεντρωτικά δεδομένα για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τους ενωσιακούς αερολιμένες και τους αντίστοιχους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων για τους οποίους οι αρχές αυτές είναι αρμόδιες βάσει των παραγράφων 5, 6 και 7.

5. Το υπεύθυνο κράτος μέλος, του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που καθορίζονται βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, καθορίζεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής⁽¹⁷⁾. Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν κατανέμονται σε κράτος μέλος στον εν λόγω κανονισμό, το υπεύθυνο κράτος μέλος καθορίζεται βάσει των κανόνων του άρθρου 18α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Η Επιτροπή δύναται να επικουρεί τα κράτη μέλη στη διαδικασία κατανομής. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή του Eurocontrol και να συνάψει κάθε ενδεδειγμένη προς τούτο συμφωνία με τον Eurocontrol.

6. Το υπεύθυνο κράτος μέλος, του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα, καθορίζεται με βάση την αντίστοιχη εδαφική δικαιοδοσία του ενωσιακού αερολιμένα.

7. Το υπεύθυνο κράτος μέλος, του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων, είναι το κράτος μέλος στο οποίο ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

8. Για τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων που δεν έχουν τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας σε κράτος μέλος, το υπεύθυνο κράτος μέλος είναι εκείνο στο οποίο ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων προμήθευσε τα περισσότερα αεροπορικά καύσιμα κατά το 2023 ή κατά το πρώτο έτος που παρέσχε αεροπορικά καύσιμα στην ενωσιακή αγορά, εάν αυτό είναι μεταγενέστερο.

Ο εν λόγω προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων μπορεί να υποβάλει αιτιολογημένη αίτηση στην αρμόδια αρχή του για εκ νέου κατανομή του σε άλλο κράτος μέλος, εάν έχει προμηθεύσει τα μεγαλύτερα μερίδια των αεροπορικών καυσίμων του σε εκείνο το κράτος μέλος κατά τη διετία που προηγείται της αίτησης. Η απόφαση εκ νέου κατανομής λαμβάνεται εντός έξι μηνών από την υποβολή της αίτησης του προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων, υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους της εκ νέου κατανομής και διαβιβάζεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στον Οργανισμό και στην Επιτροπή. Εφαρμόζεται από την έναρξη της περιόδου αναφοράς που έπεται της ημερομηνίας έκδοσης της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 12

Επιβολή της νομοθεσίας

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις που προβλέπονται πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές και λαμβάνουν ιδίως υπόψη τη φύση, τη διάρκεια, τη συχνότητα και τη σοβαρότητα της παράβασης. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 και της κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που επηρεάζει τους κανόνες και τα μέτρα αυτά.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν συμμορφώνεται προς τις υποχρεώσεις του άρθρου 5 υπόκειται σε πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι αναλογικό και αποτρεπτικό και όχι μικρότερο από το διπλάσιο από το γινόμενο της μέσης ετήσιας τιμής του αεροπορικού καυσίμου ανά τόνο επί τη συνολική ετήσια μη αντιληπτή ποσότητα. Φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να απαλλαγεί από την επιβολή προστίμου εάν μπορεί να αποδείξει ότι η μη συμμόρφωσή του προς τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 5 οφειλόταν σε έκτακτες και απρόβλεπτες περιστάσεις εκτός ελέγχου του, των οποίων οι επιπτώσεις δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε φορέας διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα που δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να αντιμετωπίσει την έλλειψη επαρκούς πρόσβασης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αεροπορικά καύσιμα που περιέχουν ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 3 υπόκειται σε πρόστιμο.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του άρθρου 4 σε σχέση με τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων υπόκειται σε πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι αναλογικό και αποτρεπτικό και όχι μικρότερο από το 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 τα ελάχιστα μερίδια που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα Ι.

⁽¹⁷⁾ 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 την 1η Ιανουαρίου 2006 ή μετά την ημερομηνία αυτή, στον οποίο προσδιορίζεται το ενταταμένο κράτος μέλος για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ΕΕ L 219 της 22.8.2009, σ. 1).

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 σε σχέση με τα ελάχιστα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων και, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, υπόκειται σε πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι αναλογικό και αποτρεπτικό και όχι μικρότερο από το 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 αεροπορικών καυσίμων που δεν συμμορφώνονται προς τα ελάχιστα μερίδια που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα Ι. Όταν καθορίζουν το πρόστιμο για τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη ενδεχόμενα πρόστιμα που σχετίζονται με τα ελάχιστα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων στα οποία ήδη υπόκειται ο προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων για την αντίστοιχη περίοδο που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο, προκειμένου να αποφευχθεί η επιβολή διπλής κύρωσης.

6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων ο οποίος έχει αποδεδειγμένα παράσχει παραπλανητικές ή ανακριβείς πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά ή την προέλευση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που προμήθευσε δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 2 και του άρθρου 10 υπόκειται σε πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό είναι αναλογικό και αποτρεπτικό και όχι μικρότερο από το 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 για την οποία παρασχεθήκαν οι παραπλανητικές ή ανακριβείς πληροφορίες.

7. Στην απόφαση για την επιβολή των προστίμων που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 4, 5 και 6 του παρόντος άρθρου, η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές εξηγούν τη μεθοδολογία που εφαρμόζεται για τον καθορισμό της τιμής των αεροπορικών καυσίμων, των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων στην ενωσιακή αγορά αεροπορικών καυσίμων. Η μεθοδολογία αυτή βασίζεται σε επαληθεύσιμα και αντικειμενικά κριτήρια, αντλούμενα μεταξύ άλλων από την τελευταία διαθέσιμη τεχνική έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 13.

8. 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 τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή συνθετικών αεροπορικών 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.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, οι ακόλουθοι κανόνες εφαρμόζονται στα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα για τις περιόδους από 1ης Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2031 και από 1ης Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034:

- α) κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων ο οποίος έχει συσσωρεύσει έλλειμμα από την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 4 σε σχέση με τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2031, προμηθεύει την αγορά πριν από τη λήξη της περιόδου από 1ης Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034 με ποσότητα συνθετικών αεροπορικών καυσίμων ίση με το εν λόγω έλλειμμα, επιπλέον της υποχρέωσής του για τη συγκεκριμένη περίοδο· και
- β) κάθε προμηθευτής αεροπορικών καυσίμων ο οποίος έχει συσσωρεύσει έλλειμμα από την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 4 σε σχέση με τα μέσα μερίδια συνθετικών αεροπορικών καυσίμων κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, προμηθεύει την αγορά —κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς— με ποσότητα συνθετικών αεροπορικών καυσίμων ίση με το εν λόγω έλλειμμα, επιπλέον της υποχρέωσής του για την περίοδο αναφοράς·

Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο πρώτο και στο δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν απαλλάσσει τον προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων από την υποχρέωση καταβολής των προστίμων που προβλέπονται στις παραγράφους 4 και 5·

9. 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.

10. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθεια 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 πολιτικές για τη στήριξη μηχανισμών τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων.

Όταν τα έσοδα αυτά διατίθενται στον γενικό προϋπολογισμό κράτους μέλους, το κράτος μέλος θεωρείται ότι έχει συμμορφωθεί προς το πρώτο εδάφιο, εάν εφαρμόζει πολιτικές χρηματοδοτικής στήριξης έργων έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή πολιτικές για τη στήριξη μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων, με αξία ισοδύναμη ή μεγαλύτερη από τα έσοδα που προκύπτουν από τα πρόστιμα.

Έως τις 25 Σεπτεμβρίου 2026 και στη συνέχεια ανά πενταετία, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν έκθεση σχετικά με τη χρήση των συνολικών εσόδων που προκύπτουν από τα πρόστιμα, καθώς και πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο των δαπανών που διατίθενται για έργα έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή πολιτικές για τη στήριξη μηχανισμών που επιτρέπουν τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων.

Άρθρο 13

Συλλογή και δημοσίευση δεδομένων

1. Ο Οργανισμός δημοσιεύει ετησίως τεχνική έκθεση βάσει των εκθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 7, 8 και 10 και τη διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η έκθεση περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) τη συνολική ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που αγόρασαν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε επίπεδο Ένωσης, για χρήση σε πτήσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός με αναχώρηση από ενωσιακά αερολιμένα, και ανά ενωσιακό αερολιμένα·
 - β) τη συνολική ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και συνθετικών αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν σε ενωσιακό επίπεδο, ανά κράτος μέλος και ανά ενωσιακό αερολιμένα. Η έκθεση περιλαμβάνει την ποσότητα και το είδος των πρώτων υλών που χρησιμοποιήθηκαν σε ενωσιακό επίπεδο, ανά κράτος μέλος και ανά ενωσιακό αερολιμένα, καθώς και ανάλυση της ικανότητας των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων να συμμορφώνονται προς τα ελάχιστα μερίδια που ορίζονται στο παράρτημα Ι·
 - γ) κατά το δυνατόν, την ποσότητα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που παρασχέθηκαν στις τρίτες χώρες με τις οποίες έχει συναφθεί συμφωνία από την Ένωση, ή την Ένωση και τα κράτη μέλη της, για τη ρύθμιση της παροχής αεροπορικών υπηρεσιών, καθώς και σε άλλες τρίτες χώρες όταν εν λόγω πληροφορίες είναι διαθέσιμες στο κοινό·
 - δ) 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 ανά κράτος μέλος και, κατά το δυνατόν, στις τρίτες χώρες με τις οποίες έχει συναφθεί συμφωνία από την Ένωση, ή την Ένωση και τα κράτη μέλη της, για τη ρύθμιση της παροχής αεροπορικών υπηρεσιών, καθώς και σε άλλες τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την εξέλιξη της διαφοράς στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων·
 - ε) την κατάσταση συμμόρφωσης των φορέων διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων ανά αερολιμένα, όσον αφορά τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 6·
 - στ) την κατάσταση συμμόρφωσης κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων που υπέχει υποχρέωση δυνάμει του παρόντος κανονισμού κατά την περίοδο αναφοράς·
 - ζ) την προέλευση και τα χαρακτηριστικά όλων των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τα χαρακτηριστικά βιωσιμότητας του υδρογόνου για αερομεταφορές που αγόρασαν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για χρήση σε πτήσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες·
 - η) τη μέση συνολική περιεκτικότητα σε αρωματικές ενώσεις και ναφθαλίνια επί τοις εκατό κατ' όγκο και σε θείο επί τοις εκατό κατά μάζα στα αεροπορικά καύσιμα που παρασχέθηκαν ανά ενωσιακό αερολιμένα και σε ενωσιακό επίπεδο·
 - θ) την κατάσταση προόδου των έργων στους ενωσιακούς αερολιμένες στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3.
2. Ο Οργανισμός μπορεί να συμβουλευέται τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών κατά την κατάρτιση της έκθεσης.

Άρθρο 14

Σύστημα περιβαλλοντικής επισήμανσης

1. Θεσπίζεται εθελοντικό σύστημα περιβαλλοντικής επισήμανσης που επιτρέπει τη μέτρηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πτήσεων.
2. Τα σήματα που εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για πτήσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες. Όταν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ζητεί την έκδοση σήματος δυνάμει του παρόντος άρθρου, ζητεί το σήμα αυτό για όλες τις πτήσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες.

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να ζητήσουν την έκδοση σημάτων δυνάμει του παρόντος άρθρου και για τις πτήσεις τους που καλύπτει ο παρών κανονισμός με άφιξη σε ενωσιακούς αερολιμένες. Όταν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ζητεί την έκδοση σήματος σύμφωνα με το παρόν εδάφιο, ζητεί το σήμα αυτό για όλες τις πτήσεις του με άφιξη σε ενωσιακούς αερολιμένες.

3. Τα σήματα που εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου πιστοποιούν το επίπεδο περιβαλλοντικών επιδόσεων μιας πτήσης με βάση τα στοιχεία που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου. Το επίπεδο των περιβαλλοντικών επιδόσεων μιας πτήσης καθορίζεται με βάση τις μέσες περιβαλλοντικές επιδόσεις των πτήσεων που εκτελούνται από συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε συγκεκριμένη διαδρομή για την προηγούμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.

Τα σήματα που εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) το αναμενόμενο αποτύπωμα άνθρακα ανά επιβάτη που εκφράζεται σε δείκτες μέτρησης όπως χιλιόγραμμα CO₂ ανά επιβάτη, για την περίοδο ισχύος του σήματος·
- β) την αναμενόμενη αποδοτικότητα όσον αφορά το CO₂ ανά χιλιόμετρο που εκφράζεται σε δείκτες μέτρησης όπως γραμμάρια CO₂ ανά επιβάτη και χιλιόμετρο, για την περίοδο ισχύος του σήματος.

4. Το αναμενόμενο αποτύπωμα άνθρακα ανά επιβάτη και η αναμενόμενη αποδοτικότητα όσον αφορά το CO₂ ανά χιλιόμετρο πτήσης καθορίζονται από τον Οργανισμό με βάση τυποποιημένη και επιστημονικά τεκμηριωμένη μεθοδολογία και τις πληροφορίες από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σχετικά με το σύνολο ή μέρος των ακόλουθων συντελεστών:

- α) τύποι αεροσκαφών, μέσος αριθμός επιβατών και εμπορευματικών φορτίων που συμπληρώνονται, όταν χρειάζεται, με εκτιμήσεις των εν λόγω συντελεστών, όπως μέσοι συντελεστές πληρότητας για την καθορισμένη διαδρομή για συγκεκριμένη χρονική περίοδο· και
- β) επιδόσεις των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις πτήσεις τις οποίες εκτελεί φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών με βάση την πρόσληψη καυσίμων και με δείκτες μέτρησης, όπως η συνολική ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων με τα οποία ανεφοδιάστηκαν αεροσκάφη, το ποσοστό επί της συνολικής πρόσληψης καυσίμων, η ποιότητα και η προέλευση, η σύνδεση και οι εκπομπές κύκλου ζωής από τη χρήση καυσίμων που υπολογίζεται για την πτήση.

5. Τα σήματα που εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου ισχύουν για περιορισμένο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το ένα έτος, το οποίο καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 11 στοιχείο γ). Η περίοδος ισχύος του σήματος τοποθετείται σε ευκρινές σημείο από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών μαζί με το σήμα.

6. Ο Οργανισμός εκδίδει σήματα κατόπιν αιτήσεως φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για κάθε πτήση ή σύνολο πτήσεων που εκτελείται υπό τους ίδιους όρους, με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και την τυποποιημένη και επιστημονικά τεκμηριωμένη μεθοδολογία και τους συντελεστές που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

Ο Οργανισμός δύναται να ζητήσει από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών να παράσχει αναγκαίες συμπληρωματικές πληροφορίες για την έκδοση του σήματος.

Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποβάλει όλες τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την έκδοση του αιτούμενου σήματος από τον Οργανισμό, ο Οργανισμός απορρίπτει το αίτημα.

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να ασκήσει προσφυγή κατά των αποφάσεων του Οργανισμού που λαμβάνονται βάσει της παρούσας παραγράφου και της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου. Η προσφυγή αυτή ασκείται ενώπιον του τμήματος προσφυγών που αναφέρεται στο άρθρο 105 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁸⁾ εντός 10 ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης. Εφαρμόζονται τα άρθρα 106 και 107, το άρθρο 108 παράγραφοι 2 και 3 και τα άρθρα 111, 112, 113 και 114 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Κάθε απόφαση που λαμβάνει ο Οργανισμός βάσει της παρούσας παραγράφου λαμβάνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

7. Ο Οργανισμός επανεξετάζει περιοδικά αν έχουν μεταβληθεί οι συντελεστές βάσει των οποίων εκδόθηκε σήμα για κάθε πτήση ή σύνολο πτήσεων που εκτελέστηκαν υπό τους ίδιους όρους. Εάν ο Οργανισμός καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ένα σήμα δεν είναι πλέον κατάλληλο, αφού δώσει στον φορέα εκμετάλλευσης τη δυνατότητα ακρόασης, ανακαλεί το υφιστάμενο σήμα ή εκδίδει νέο σήμα. Ο Οργανισμός ενημερώνει τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για την απόφασή του.

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναπροσαρμόζει αμελλητί και αναλόγως την εμφάνιση του σήματος.

⁽¹⁸⁾ Κανονισμός (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, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

8. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών στους οποίους έχει χορηγηθεί σήμα βάσει της παραγράφου 6 εμφανίζουν το σήμα που περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 δεύτερο εδάφιο. Το σήμα είναι ευπρόσιτο και κατανοητό. Παρουσιάζεται κατά τρόπο που επιτρέπει στους πελάτες να συγκρίνουν εύκολα τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πτήσεων που εκτελούνται από διάφορους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια διαδρομή. Όταν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών εμφανίζει το σήμα σε σημείο πώλησης ή σε οποιαδήποτε άλλη επαφή με τους πελάτες, το πράττει για όλες τις πτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

9. Για τη χρηματοδότηση του κόστους της υπηρεσίας που παρέχει ο Οργανισμός, η έκδοση σήματος κατόπιν αιτήσεως φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών υπόκειται στην καταβολή τέλους. Τα έσοδα που προκύπτουν από τα εν λόγω τέλη αποτελούν άλλα έσοδα κατά την έννοια του άρθρου 120 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και αντιμετωπίζονται ως έσοδα ειδικού προορισμού που διατίθενται από τον Οργανισμό για την κάλυψη του εν λόγω κόστους. Εφαρμόζεται το άρθρο 126 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Το ύψος του τέλους καθορίζεται βάσει του άρθρου 126 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

10. Στο πλαίσιο των καθηκόντων του στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος, όπως ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο Οργανισμός συμβάλλει στην ευαισθητοποίηση σχετικά με την ύπαρξη του συστήματος επισημάνσης που θεσπίζεται με το παρόν άρθρο.

11. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή και η συμμόρφωση προς τους κανόνες του παρόντος άρθρου, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει έως την 1η Ιανουαρίου 2025 εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων σχετικά με:

- α) την τυποποιημένη και επιστημονικά τεκμηριωμένη μεθοδολογία που αναφέρεται στην παράγραφο 4, με βάση τα βέλτιστα διαθέσιμα επιστημονικά στοιχεία, ιδίως τα στοιχεία που παρέχει ο Οργανισμός και συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας για τη χρήση των εκτιμήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 4 στοιχείο α)·
- β) τη διαδικασία μέσω της οποίας οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να παρέχουν στον Οργανισμό τις σχετικές πληροφορίες για την έκδοση σήματος και τη διαδικασία έκδοσης του σήματος από τον Οργανισμό, συμπεριλαμβανομένης της προθεσμίας εντός της οποίας ο Οργανισμός πρέπει να λάβει απόφαση βάσει της παραγράφου 6·
- γ) τη διάρκεια ισχύος των σημάτων που εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου, η οποία δεν υπερβαίνει το ένα έτος·
- δ) τους όρους υπό τους οποίους ο Οργανισμός πρέπει να διενεργεί την επανεξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 7·
- ε) τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 7, μέσω της οποίας ο Οργανισμός μπορεί είτε να ανακαλέσει υφιστάμενα σήματα είτε να εκδώσει νέο σήμα·
- στ) τα υποδείγματα για την εμφάνιση των σημάτων που εκδίδονται βάσει του παρόντος άρθρου·
- ζ) τη διασφάλιση εύκολης πρόσβασης σε όλα τα εκδοθέντα σήματα σε μηχαναγνώσιμη μορφή·
- η) τη δυνατότητα και τους όρους υπό τους οποίους οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να εμφανίζουν, χωρίς τη χρήση σήματος δυνάμει του παρόντος άρθρου, πληροφορίες περιβαλλοντικών επιδόσεων παρόμοιες με τις αναφερόμενες στην παράγραφο 3 για πτήσεις που αναχωρούν από ενωσιακούς αερολιμένες.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 3.

12. Έως την 1η Ιουλίου 2027, η Επιτροπή προσδιορίζει και αξιολογεί τις εξελίξεις σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος επισημάνσης που θεσπίζεται με το παρόν άρθρο, καθώς και δυνητικές βελτιώσεις ή πρόσθετα μέτρα επί του συστήματος, με σκοπό ιδίως τη θέσπιση υποχρεωτικού συστήματος περιβαλλοντικής επισημάνσης που θα περικαλύπτει όλες τις πτυχές των περιβαλλοντικών επιδόσεων πτήσεων ή συνόλου πτήσεων και τα διάφορα μέτρα απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές που λαμβάνουν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, σε πλήρη συμμόρφωση με το ενωσιακό δίκαιο. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τα κύρια πορίσματα της αξιολόγησης που διενεργήθηκε βάσει της παρούσας παραγράφου. Κατά περίπτωση, μπορεί να συνοδεύει την έκθεση με νομοθετική πρόταση.

Άρθρο 15

Μηχανισμοί ευελιξίας

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

2. Έως την 1η Ιουλίου 2024, η Επιτροπή προσδιορίζει και αξιολογεί τις εξελίξεις σχετικά με την παραγωγή και την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στην ενωσιακή αγορά αεροπορικών καυσίμων και, επίσης, αξιολογεί δυνητικές βελτιώσεις ή πρόσθετα μέτρα επί του υφιστάμενου μηχανισμού ευελιξίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που αναφέρεται στην παράγραφο 1, όπως η δημιουργία ή η αναγνώριση συστήματος εμπορευσιμότητας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για να καταστεί δυνατή η προμήθεια καυσίμων στην Ένωση χωρίς υλική σύνδεση με τόπο εφοδιασμού, με σκοπό την περαιτέρω διευκόλυνση της προμήθειας και της διάδοσης των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για τις αερομεταφορές κατά την περίοδο ευελιξίας.

Ένα τέτοιο δυνητικό σύστημα, το οποίο θα ενσωματώνει στοιχεία συστήματος διαπραγματεύσιμων πιστοποιητικών, θα μπορούσε να δώσει τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή στους προμηθευτές καυσίμων, ή σε αμφότερους, να αγοράζουν βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα μέσω συμβατικών ρυθμίσεων με προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και να διεκδικούν τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στους ενωσιακούς αερολιμένες.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στην οποία παρατίθενται τα κύρια πορίσματα της αξιολόγησης που διενεργείται βάσει της παρούσας παραγράφου και η οποία συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση.

Άρθρο 16

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή της πρωτοβουλίας «ReFuelEU Aviation» («επιτροπή»). Η επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 17

Εκθέσεις και επανεξέταση

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027 και στη συνέχεια ανά τετραετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερή αξιολόγηση της εξέλιξης της αγοράς αεροπορικών καυσίμων και του αντικτύπου αυτής της εξέλιξης στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της Ένωσης, μεταξύ άλλων στην ανταγωνιστικότητα και τη συνδεσιμότητα, ιδίως των νησιών και των απομακρυσμένων εδαφών, και στην οικονομική αποδοτικότητα των μειώσεων των εκπομπών κύκλου ζωής. Στην έκθεση αξιολογείται επίσης η ανάγκη για επενδύσεις, απασχόληση και κατάρτιση, καθώς και έρευνα και καινοτομία στον τομέα των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Επιπλέον, η έκθεση παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας στον κλάδο των αερομεταφορών που σχετίζονται με τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη μείωση εκπομπών πλιν των εκπομπών CO₂ ή τις τεχνολογίες δέσμευσης απευθείας από την ατμόσφαιρα.

3. Στην έκθεση αξιολογείται η ενδεχόμενη ανάγκη αναθεώρησης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, του ορισμού των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, των επιλέξιμων καυσίμων και των ελάχιστων μεριδίων του άρθρου 4 και του παραρτήματος I, καθώς και του ύψους των προστίμων. Στην έκθεση αξιολογείται η δυνητική διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ώστε να συμπεριληφθούν άλλες πηγές ενέργειας και άλλοι τύποι συνθετικών καυσίμων που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, λαμβανομένης δεόντως υπόψη της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας. Στην έκθεση αξιολογούνται επίσης πρωτοβουλίες, βελτιώσεις και πρόσθετα μέτρα για περαιτέρω διευκόλυνση και προαγωγή της αυξημένης προμήθειας και πρόσληψης μη υποκατάστατων αεροπορικών καυσίμων, καθώς και συναφείς υπηρεσίες, υποδομές και τεχνολογίες, τα οποία συνάδουν με τον στόχο της απανθρακοποίησης των αεροπορικών μεταφορών, με παράλληλη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

4. Στην έκθεση εξετάζεται η δυνητική συμπερίληψη μηχανισμών για τη στήριξη της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και της χρήσης τους σε ανεφοδιασμό αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένης της συγκέντρωσης και της αξιοποίησης κονδυλίων, και για τον περιορισμό των δυσμενών επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού στη συνδεσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα. Στην έκθεση εξετάζεται αν οι εν λόγω μηχανισμοί θα πρέπει να περιλαμβάνουν χρηματοδοτικούς και άλλους μηχανισμούς για τη γεφύρωση των διαφορών στις τιμές μεταξύ των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων.

5. Στην έκθεση αξιολογείται ο αντίκτυπος των απαλλαγών που χορηγούνται δυνάμει του άρθρου 5 στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών.

Κατά το δυνατόν, η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις σε επίπεδο πολιτικών σε σχετικές τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των πολυμερών και των διμερών συμφωνιών τους με την Ένωση ή με την Ένωση και τα κράτη μέλη της, καθώς και σχετικά με την ανάπτυξη δυνητικού πλαισίου πολιτικής για την προμήθεια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τη χρήση τους σε ανεφοδιασμό αεροσκαφών σε επίπεδο ΔΟΠΑ.

Στην έκθεση αξιολογείται η ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών αερομεταφορέων και των ενωσιακών κομβικών αερολιμένων σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους σε σχετικές τρίτες χώρες, καθώς και η ενδεχόμενη αναδρομολόγηση, ιδίως μέσω μετατόπισης της κυκλοφορίας προς κομβικούς αερολιμένες σε τρίτες χώρες, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαρροή άνθρακα. Ειδικότερα, ελλείπει υποχρεωτικού συστήματος σε διεθνές επίπεδο σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων για διεθνείς πτήσεις με παρόμοιο επίπεδο φιλοδοξίας με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ή μηχανισμών ανεπτυγμένων σε διεθνές επίπεδο με αντικείμενο την πρόληψη του κινδύνου διαρροής άνθρακα και της στρέβλωσης του ανταγωνισμού για τις διεθνείς αερομεταφορές, η Επιτροπή εξετάζει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 κατά περίπτωση, στοχευμένους μηχανισμούς για την πρόληψη των επιπτώσεων αυτών, μεταξύ των οποίων, εάν ενδείκνυται, την επέκταση του μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁹⁾ στις διεθνείς αερομεταφορές, καθώς και άλλα είδη μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι ο τελικός προορισμός της πτήσης ευρίσκεται εκτός του εδάφους της Ένωσης.

6. Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την επιβολή του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεση εξετάζεται αν ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί και, κατά περίπτωση, ποιες τροποποιήσεις θα πρέπει να εξεταστούν βάσει ενδεχόμενου πλαισίου πολιτικής για τη διάδοση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων σε επίπεδο ΔΟΠΑ.

Στο πλαίσιο της πρώτης έκθεσης ή προγενέστερης χωριστής έκθεσης που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η Επιτροπή αξιολογεί ενδεχόμενα μέτρα για τη βελτιστοποίηση της περιεκτικότητας των αεροπορικών καυσίμων σε καύσιμα.

7. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη γνώμη των κρατών μελών κατά τη σύνταξη της έκθεσης, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έγκρισή της.

Άρθρο 18

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 2024.

Ωστόσο, τα άρθρα 4, 5, 6, 8 και 10 εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2025.

⁽¹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/956 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για τη θέσπιση μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 52).

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

Στρασβούργο, 18 Οκτωβρίου 2023.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος
R. METSOLA

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. M. ALBARES BUENO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που αναφέρονται στο άρθρο 4

- α) Από την 1η Ιανουαρίου 2025, ετησίως ελάχιστο μερίδιο SAF 2 %·
 - β) Από την 1η Ιανουαρίου 2030, ετησίως ελάχιστο μερίδιο SAF 6 %, εκ των οποίων
 - i) για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2030 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2031, μέσο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων της περιόδου 1,2 %, εκ των οποίων ετησίως ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 0,7 %·
 - ii) για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, μέσο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων της περιόδου 2,0 %, εκ των οποίων ετησίως ελάχιστο μερίδιο 1,2 % από την 1η Ιανουαρίου 2032 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033 και εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 2,0 % από την 1η Ιανουαρίου 2034 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034·
 - γ) Από την 1η Ιανουαρίου 2035, ετησίως ελάχιστο μερίδιο SAF 20 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 5 %·
 - δ) Από την 1η Ιανουαρίου 2040, ετησίως ελάχιστο μερίδιο SAF 34 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 10 %·
 - ε) Από την 1η Ιανουαρίου 2045, ετησίως ελάχιστο μερίδιο SAF 42 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 15 %·
 - στ) Από την 1η Ιανουαρίου 2050, ετησίως ελάχιστο μερίδιο SAF 70 %, εκ των οποίων ελάχιστο μερίδιο συνθετικών αεροπορικών καυσίμων 35 %.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

Υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σχετικά με τον ανεφοδιασμό με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα

Ενωσιακός αερολιμένας	Κωδικός ΔΟΠΑ του ενωσιακού αερολιμένα	Ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα (τόνοι)	Πραγματικά χρησιμοποιηθέντα για ανεφοδιασμό αεροπορικά καύσιμα (τόνοι)	Ετήσια μη αντλημένη ποσότητα (τόνοι)	Συνολική ετήσια μη αντλημένη ποσότητα (τόνοι)	Ετήσια αντλημένη ποσότητα σύμφωνα με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων (τόνοι)

Υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σχετικά με τις αγοραπωλησίες βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων

Συνολικός αριθμός πτήσεων που εκτελέστηκαν	Συνολικός αριθμός ωρών πτήσης	Προμηθευτής καυσίμων	Ποσότητα που αγοράστηκε (τόνοι)	Διαδικασία μετατροπής	Χαρακτηριστικά	Προέλευση των πρώτων υλών	Εκπομπές κύκλου ζωής