



A9-0199/2022

28.6.2022

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Søren Gade

Relatori per parere (*):

Nicolás González Casares, commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Jutta Paulus, commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 57 del regolamento

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	71
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE.....	74
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA .	134
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	181
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	182

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2021)0561),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0332/2021),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 20 ottobre 2022,
 - visto il parere del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visti i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0199/2022),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo cruciale nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più efficienti e dinamici dell'economia dell'Unione. È stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, **nonché** per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, in particolare sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

Emendamento

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo cruciale nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più efficienti e dinamici dell'economia dell'Unione. È stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, **nonché uno dei principali connettori tra le regioni ultraperiferiche e quelle continentali**, in particolare sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività, **a promuovere la coesione e a ridurre le disparità regionali** all'interno dell'Unione, **in particolare nelle regioni periferiche, ultraperiferiche, scarsamente popolate e insulari**, **nonché** con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel

Emendamento

(2) ***L'Unione ha introdotto obblighi giuridici a norma del regolamento (UE) 2021/1119 per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 al più tardi e ottenere una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Al fine di raggiungere tali obiettivi, tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti, devono***

momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività e sicurezza.

adottare rapidamente misure per la decarbonizzazione. Per il settore dell'aviazione, ciò richiede un forte aumento della produzione, della fornitura e della diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione. Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. ***L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale prevede una crescita in Europa fino al 3 % all'anno fino al 2050 per il traffico passeggeri e del 2,4 % per il traffico merci.*** Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi rapidamente nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto ***imperativo*** prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del ***settore*** del trasporto aereo, che contribuisca ***pienamente*** al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività, ***accessibilità economica*** e sicurezza.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile

Emendamento

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera ***dell'Unione*** in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile

internazionale (ICAO), *nonché* da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi.

internazionale (ICAO) *e* da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi. *È quindi importante che l'Unione sostenga gli sforzi fatti a livello internazionale, multilaterale e bilaterale per promuovere un elevato livello di ambizione e convergenza nella diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione garantendo nel contempo condizioni di parità sul piano internazionale.*

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, *esse rischiano di porre* gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

Emendamento

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici *a livello globale e* in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari *regole e opportunità, che diano vita a un settore vivace e a opportunità di lavoro. In larga misura i voli intra-UE sono parte di rotte globali definite in un quadro di mercato globale. Lo stesso vale per le rotte da e verso destinazioni al di fuori dell'UE con scali negli aeroporti europei.* Quando si verificano distorsioni del mercato, gli operatori aerei o gli aeroporti *rischiano di essere posti* in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo, *mettendo a rischio le imprese e i posti di lavoro di tale settore,* e una perdita di connettività aerea *e di opzioni di*

trasporto per i cittadini e le imprese.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei ed avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo.

Emendamento

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei ed avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato, ***ridurre l'attrattiva del settore dell'aviazione e dunque la mobilità, posto che prezzi elevati del carburante si traducono direttamente in prezzi elevati per i consumatori finali.*** Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" ***per motivi economici*** da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea, ***provocando distorsioni del mercato.*** Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine

di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo. ***Ciononostante, il presente regolamento dovrebbe inoltre tenere conto del fatto che il "tankering" avviene talvolta per rispettare le norme di sicurezza relative al carburante e, in tali casi, è giustificato da ragioni di sicurezza. Inoltre, il "tankering" può essere la conseguenza di specifiche difficoltà operative per alcuni operatori aerei in alcuni aeroporti, anche in termini di tempi di rotazione eccessivamente lunghi per gli aeromobili o di capacità ridotta degli aeroporti nelle ore di punta. La Commissione dovrebbe pertanto monitorare, valutare e analizzare attentamente i casi di "tankering" e le relative motivazioni e, se del caso, presentare proposte legislative per modificare il presente regolamento.***

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.

Emendamento

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione, ***nel rispetto del diritto del lavoro e delle norme sociali***, sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure, ***compresi strumenti economici***, volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione ***e a sviluppare un mercato per la produzione e la fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione***. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030

e il 2050.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. La decarbonizzazione del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano **l'unica** soluzione per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli, non solo a corto raggio, **già** nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato.

Emendamento

(7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. La decarbonizzazione del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici **e un chiaro impegno da parte dell'industria** perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie, **quali lo sviluppo di aeromobili a zero emissioni alimentati a energia elettrica o a idrogeno**, dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni **e possono svolgere un ruolo importante nell'aviazione commerciale nel medio e lungo periodo**, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano **una** soluzione **promettente** per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli, non solo a corto raggio, nel breve, **medio e lungo** termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato **e necessita di sostegno nel tempo per l'ulteriore sviluppo e impiego di carburanti sostenibili per l'aviazione e per la ricerca di nuovi motori e tecnologie per**

l'aviazione.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Il principio generale dell'efficienza energetica al primo posto dovrebbe essere attuato in tutti i settori, andando oltre il settore energetico, in modo da includere i trasporti, compresa l'aviazione. In particolare, dovrebbe essere parte integrante delle decisioni sulle politiche, la pianificazione e gli investimenti in relazione alla diffusione di motori più efficienti dal punto di vista energetico e di tecnologie e carburanti alternativi sostenibili, anche per quanto riguarda il rapido sviluppo di aeromobili alimentati a energia elettrica rinnovabile o idrogeno verde.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

Emendamento

(8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti

(8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono **carburanti per l'aviazione che comprendono carburanti** liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici

sostenibili per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. I carburanti sostenibili per l'aviazione sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Si prevede che essi rappresenteranno una parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio e lungo termine. Inoltre, con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂. ***Altre fonti di energia alternative per la propulsione degli aeromobili***, come l'elettricità o l'idrogeno ***liquido***, dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio.

esistenti ***nonché l'idrogeno e l'elettricità***. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. I carburanti sostenibili per l'aviazione sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Si prevede che essi rappresenteranno una parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio e lungo termine. Inoltre, con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti ***e il sostegno dell'AESA per la definizione di tali norme***, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂. ***Altri carburanti sostenibili per l'aviazione***, come l'elettricità o l'idrogeno, ***sono tecnologie molto promettenti e*** dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio. ***Il presente regolamento accelererà ulteriormente lo sviluppo scientifico e la diffusione di queste tecnologie, nonché l'innovazione commerciale in relazione ad esse, consentendo agli operatori economici di prendere in considerazione tali tecnologie per quanto riguarda l'obbligo relativo ai carburanti sostenibili per l'aviazione, come stabilito nel presente regolamento, quando tali tecnologie diventeranno mature e commercialmente disponibili. Ciò accrescerà anche la certezza e la prevedibilità del mercato e fungerà da incentivo per gli investimenti nelle nuove tecnologie che si renderanno necessarie.***

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(9) L'introduzione graduale di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del trasporto aereo comporterà un ulteriore costo del carburante per le compagnie aeree, in quanto attualmente tali tecnologie implicano costi di produzione più elevati rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Si prevede che ciò aggraverà le preesistenti questioni relative alle condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo per quanto riguarda il carburante per l'aviazione e causerà ulteriori distorsioni tra gli operatori aerei e tra gli aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe adottare misure volte ad evitare che l'introduzione di carburanti sostenibili per l'aviazione incida negativamente sulla competitività del settore dell'aviazione definendo requisiti armonizzati in tutta l'Unione.

Emendamento

(9) L'introduzione graduale di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del trasporto aereo comporterà un ulteriore costo del carburante per le compagnie aeree, in quanto attualmente tali tecnologie implicano costi di produzione più elevati rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Si prevede che ciò aggraverà le preesistenti questioni relative alle condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo per quanto riguarda il carburante per l'aviazione e causerà ulteriori distorsioni tra gli operatori aerei e tra gli aeroporti, ***anche nel contesto dell'attuazione dei sistemi di scambio di quote di emissione CORSIA ed ETS***. Il presente regolamento dovrebbe adottare misure volte ad evitare che l'introduzione di carburanti sostenibili per l'aviazione incida negativamente sulla competitività del settore dell'aviazione definendo requisiti armonizzati in tutta l'Unione, ***comprese definizioni comuni e la fissazione di obiettivi comuni a livello dell'UE***.

Emendamento 11

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione

(10) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati dall'ICAO, ***la quale stabilisce in particolare*** requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione da utilizzare sui voli disciplinati dal regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per

Emendamento

(10) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati ***e definiti*** dall'ICAO, ***in seno alla quale i paesi decidono in merito a*** requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione ***delle filiere*** dei carburanti sostenibili per l'aviazione ***certificati*** da utilizzare sui voli disciplinati dal regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Sebbene il

l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. **Tuttavia, per il momento**, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. **Attualmente**, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Al fine di evitare distorsioni della concorrenza nel mercato dell'aviazione internazionale, che potrebbero comportare la perdita di flussi di traffico aereo di collegamento tra gli aeroporti dell'Unione e la rilocalizzazione delle emissioni di CO₂, e al fine di creare un mercato globale dei carburanti sostenibili per l'aviazione, la politica estera dell'Unione in materia di aviazione dovrebbe assumere un ruolo guida a livello mondiale nella transizione verso l'uso di carburanti sostenibili, impegnarsi in negoziati internazionali con l'obiettivo di armonizzare le definizioni e le norme relative ai carburanti sostenibili per l'aviazione e promuovere la convergenza internazionale delle norme relative alla produzione, alla diffusione e al caricamento dei carburanti sostenibili per l'aviazione. È quindi importante che l'Unione sostenga i propri sforzi in seno

all'ICAO e si impegni per un sistema globale ambizioso che promuova un mercato globale dei carburanti sostenibili per l'aviazione e preveda condizioni di parità sul piano internazionale. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero pertanto sostenere, in sede di assemblea generale dell'ICAO, l'avvio di negoziati per un quadro politico globale ambizioso a livello dell'ICAO per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Una volta adottato tale quadro politico globale, la Commissione dovrebbe garantire che le disposizioni del presente regolamento siano compatibili, coerenti e complementari al quadro globale e alle norme internazionali, assicurando così un'attuazione coerente e parità di condizioni a livello internazionale. Oltre a ciò, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero mirare a garantire che gli accordi multilaterali e bilaterali globali sul trasporto aereo e sui servizi aerei integrino disposizioni equivalenti e vincolanti in merito all'obbligo di miscelazione per la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione. Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare regolarmente se le disposizioni del presente regolamento incidono negativamente sul funzionamento del mercato interno del trasporto aereo, sulla competitività del settore, sulla parità di condizioni a livello internazionale per quanto riguarda i vettori aerei e gli hub aeroportuali e su eventuali reinstradamenti che comportino la rilocalizzazione delle emissioni di CO2 e, se del caso, presentare rimedi per affrontare tali impatti negativi.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato interno dell'aviazione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato interno dell'aviazione dell'UE. Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato dell'aviazione, a impedire eventuali distorsioni della concorrenza tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei.

Emendamento

(12) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato interno dell'aviazione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato interno dell'aviazione dell'UE, ***promuovendo al contempo i carburanti sostenibili nel settore dell'aviazione.*** Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato dell'aviazione ***dell'Unione***, a impedire eventuali distorsioni della concorrenza tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei ***e a promuovere l'innovazione e la produzione nell'Unione. Occorre garantire un sostegno e finanziamenti mirati a livello dell'Unione e nazionale, nonché incentivare i partenariati pubblici e privati al fine di accelerare l'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione.***

Emendamento 14

**Proposta di regolamento
Considerando 15**

Testo della Commissione

(15) Il presente regolamento ***dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale.*** Non dovrebbe applicarsi ***ad aeromobili quali gli aeromobili militari e gli aeromobili*** impegnati in operazioni umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, ***nonché in operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo***

Emendamento

(15) Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi ***agli*** aeromobili impegnati in operazioni umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, ***poiché*** i voli effettuati in tali circostanze sono di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli regolari. ***A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Il presente***

dei voli regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'UE. Allo stesso tempo, al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni dell'UE, è importante evitare di imporre oneri eccessivi alle operazioni di trasporto aereo nei piccoli aeroporti. È opportuno definire una soglia di traffico aereo annuale di passeggeri e merci, al di sotto della quale gli aeroporti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del presente regolamento; tuttavia, l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe comprendere almeno il 95% del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti dell'Unione. Per gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio dell'UE.

regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale. Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili militari o ad aeromobili impegnati in operazioni doganali, di polizia e antincendio. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE e di favorire lo sviluppo del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione e delle infrastrutture necessarie per i carburanti sostenibili per l'aviazione in tutta l'UE, esso dovrebbe riguardare tutto il traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'UE. Allo stesso tempo, dovrebbe essere istituito un meccanismo di flessibilità, compresi elementi "book and claim", come fase transitoria al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni dell'UE in modo da offrire la flessibilità necessaria affinché i fornitori di carburante possano fornire, e le compagnie aeree possano caricare, carburanti sostenibili per l'aviazione nel modo più efficace sotto il profilo dei costi e per evitare di imporre oneri eccessivi alle operazioni di trasporto aereo nei piccoli aeroporti. Al fine di evitare indebite distorsioni della concorrenza nel mercato interno, dopo tale periodo transitorio i requisiti di cui al presente regolamento dovrebbero applicarsi allo stesso modo nel lungo termine a tutti gli aeroporti dell'Unione e a tutti gli operatori aerei commerciali che decollano o atterrano in un aeroporto dell'Unione.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) È essenziale che le zone meno collegate d'Europa, come le regioni insulari e ultraperiferiche che sovente fanno affidamento sui trasporti aerei quale unico mezzo di collegamento, non siano eccessivamente interessate dagli obblighi del presente regolamento e che l'accesso di tali regioni ai beni e servizi essenziali sia garantito. Al fine di salvaguardare la connettività aerea delle regioni con un minor numero di trasporti alternativi, occorre prestare attenzione ai possibili effetti delle disposizioni del presente regolamento per ciò che concerne l'accessibilità economica, la competitività e i potenziali aumenti dei prezzi delle rotte aeree che collegano le regioni remote e altre zone dell'Unione.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) È essenziale che il pool di materie prime sostenibili ammissibili sia il più inclusivo possibile, al fine di massimizzare il potenziale di aumento della produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione a costi accessibili. L'elenco delle materie prime ammissibili ai sensi del presente regolamento non dovrebbe essere statico ma dovrebbe evolversi nel tempo per includere nuove materie prime sostenibili. A tal fine, in linea con l'articolo 28, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2018/2001, la Commissione dovrebbe riesaminare almeno ogni due anni l'elenco delle materie prime di cui all'allegato IX, parti A e B, al fine di aggiungere nuove materie prime. Le nuove materie prime aggiunte all'allegato IX dovrebbero diventare direttamente

ammissibili alla produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) Per motivi di sostenibilità i carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere non dovrebbero essere ammissibili. Infatti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni si verifica quando la coltivazione di colture destinate ai biocarburanti rimpiazza la produzione tradizionale di colture alimentari e foraggere. Tale domanda aggiuntiva accresce la pressione sui terreni e può spingere a estendere i terreni agricoli in aree che presentano elevate scorte di carbonio, come foreste, zone umide e torbiere, causando ulteriori emissioni di gas a effetto serra e generando preoccupazioni relative alla perdita di biodiversità. La ricerca ha dimostrato che la portata di tale effetto dipende da una serie di fattori, tra cui il tipo di materie prime utilizzate per la produzione di carburanti, il livello della domanda supplementare di materie prime generata dall'uso di biocarburanti e la misura in cui i terreni con elevate scorte di carbonio sono protetti in tutto il mondo. I rischi più elevati di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni sono stati individuati per i biocarburanti e i carburanti prodotti a partire da materie prime per le quali si osserva una significativa espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio. I carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere non dovrebbero pertanto essere promossi. Tale approccio è in linea con la politica dell'Unione e in particolare con la direttiva

Emendamento

(17) Per motivi di sostenibilità i carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, ***compresi i biocarburanti ad alto rischio di cambiamento indiretto della destinazione dei terreni, come quelli derivati dall'olio di palma***, non dovrebbero essere ammissibili. Infatti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni si verifica quando la coltivazione di colture destinate ai biocarburanti rimpiazza la produzione tradizionale di colture alimentari e foraggere. Tale domanda aggiuntiva accresce la pressione sui terreni e può spingere a estendere i terreni agricoli in aree che presentano elevate scorte di carbonio, come foreste, zone umide e torbiere, causando ulteriori emissioni di gas a effetto serra e generando preoccupazioni relative alla perdita di biodiversità. La ricerca ha dimostrato che la portata di tale effetto dipende da una serie di fattori, tra cui il tipo di materie prime utilizzate per la produzione di carburanti, il livello della domanda supplementare di materie prime generata dall'uso di biocarburanti e la misura in cui i terreni con elevate scorte di carbonio sono protetti in tutto il mondo. I rischi più elevati di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni sono stati individuati per i biocarburanti e i carburanti prodotti a partire da materie prime per le quali si osserva una significativa espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio. I carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere

(UE) 2018/2001 che limita e fissa un tetto all'uso di tali biocarburanti nei trasporti stradali e ferroviari, considerando i minori benefici ambientali, le prestazioni inferiori in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e le preoccupazioni più generali in materia di sostenibilità. Oltre alle emissioni di gas a effetto serra legate al cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, fenomeno in grado di annullare in tutto o in parte le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra dei singoli biocarburanti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni comporta rischi anche per la biodiversità. Tali rischi sono aggravati in particolare da un'espansione potenzialmente elevata della produzione, determinata da un aumento significativo della domanda. Nel settore dell'aviazione la domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere è attualmente trascurabile, dal momento che oltre il 99 % dei carburanti utilizzati oggi per l'aviazione è di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. La non ammissibilità dei biocarburanti ottenuti da colture ai sensi del presente regolamento riduce inoltre al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del trasporto su strada, che potrebbe altrimenti essere una conseguenza del passaggio dei biocarburanti ottenuti da colture dal trasporto stradale al settore dell'aviazione. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane attualmente il settore dei trasporti di gran lunga più inquinante.

non dovrebbero pertanto essere promossi. Tale approccio è in linea con la politica dell'Unione e in particolare con la direttiva (UE) 2018/2001 che limita e fissa un tetto all'uso di tali biocarburanti nei trasporti stradali e ferroviari, considerando i minori benefici ambientali, le prestazioni inferiori in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e le preoccupazioni più generali in materia di sostenibilità. Oltre alle emissioni di gas a effetto serra legate al cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, fenomeno in grado di annullare in tutto o in parte le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra dei singoli biocarburanti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni comporta rischi anche per la biodiversità. Tali rischi sono aggravati in particolare da un'espansione potenzialmente elevata della produzione, determinata da un aumento significativo della domanda. Nel settore dell'aviazione la domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere è attualmente trascurabile, dal momento che oltre il 99 % dei carburanti utilizzati oggi per l'aviazione è di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. La non ammissibilità dei biocarburanti ottenuti da colture ai sensi del presente regolamento riduce inoltre al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del trasporto su strada, che potrebbe altrimenti essere una conseguenza del passaggio dei biocarburanti ottenuti da colture dal trasporto stradale al settore dell'aviazione. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane attualmente il settore dei trasporti di gran lunga più inquinante.

Emendamento 18

Proposta di regolamento
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) L'accuratezza e la correttezza delle informazioni sulle caratteristiche dei carburanti sostenibili per l'aviazione sono di grande importanza per il corretto funzionamento del presente regolamento. Al fine di rafforzare la fiducia dei consumatori e garantire la trasparenza e la tracciabilità, i fornitori di carburante sono tenuti a comunicare informazioni corrette riguardo alle caratteristiche del carburante fornito, alle sue caratteristiche di sostenibilità e all'origine delle materie prime utilizzate per la produzione del carburante. Tali informazioni sono inserite nella banca dati dell'Unione, istituita a norma dell'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 (direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili). I fornitori di carburante per i quali sia stato dimostrato che hanno comunicato informazioni fuorvianti o inesatte riguardo alle caratteristiche o all'origine dei carburanti che forniscono dovrebbero essere soggetti a una sanzione. Gli Stati membri devono garantire che i fornitori di carburante inseriscano informazioni tempestive e accurate nella banca dati dell'Unione e che tali informazioni siano verificate e oggetto di un controllo. Al fine di combattere eventuali frodi e poiché una parte sostanziale delle materie prime necessarie per la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione proviene dall'esterno dell'Unione, è necessario che gli Stati membri, in collaborazione con gli organismi europei competenti, rafforzino il meccanismo di controllo delle spedizioni, anche effettuando ispezioni in loco. A tale proposito, la Commissione pubblicherà un regolamento di esecuzione sulla certificazione di sostenibilità ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 8, della

direttiva (UE) 2018/2001, al fine di armonizzare e rafforzare ulteriormente le norme sull'affidabilità, sulla trasparenza e sul controllo indipendente, nonché sulla cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri nella vigilanza sul controllo.

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001¹².

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

Emendamento

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza **giuridica e continuità** agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001¹².

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

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Considerando 19

Testo della Commissione

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai

Emendamento

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai

carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati. Esso sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei prodotti più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future delle tecnologie dei carburanti, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per

carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati. ***La disponibilità di materie prime e le capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione non sono illimitate. Una situazione in cui alcuni Stati membri adottino obblighi generali più elevati in materia di approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello nazionale intensificherebbe la concorrenza per le materie prime con altri settori dei trasporti e dell'energia e potrebbe causare carenze di approvvigionamento in altre regioni. Ciò comprometterebbe le capacità di decarbonizzazione degli operatori aerei di tali regioni e aumenterebbe ingiustamente i costi che tali operatori aerei dovrebbero sostenere per rispettare in particolare il sistema ETS dell'UE, con conseguenti distorsioni del mercato e un generale svantaggio competitivo. È pertanto opportuno fissare obiettivi comuni a livello dell'UE per la produzione complessiva e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione.*** Il presente regolamento sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei

l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. Altri tipi di carburanti sintetici, come i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio che consentono elevate riduzioni di gas a effetto serra, potrebbero essere presi in considerazione ai fini dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento nel corso di future revisioni, qualora tali combustibili siano definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.

prodotti più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future delle tecnologie dei carburanti, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. Altri tipi di carburanti sintetici, come i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio che consentono elevate riduzioni di gas a effetto serra, potrebbero essere presi in considerazione ai fini dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento nel corso di future revisioni, qualora tali combustibili siano definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.

Inoltre, i carburanti sintetici per l'aviazione contenenti CO₂ derivante dalla cattura direttamente dall'atmosfera possono svolgere un ruolo importante vista la loro capacità di produrre carbonio in modo sostenibile e dovrebbero essere

ulteriormente incentivati.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) La disponibilità di materie prime e le capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione non sono illimitate. Un'intensificazione della concorrenza per materie prime limitate potrebbe causare carenze di approvvigionamento e distorsioni del mercato e, pertanto, incidere negativamente sulla competitività del settore dell'aviazione nel suo complesso. Al fine di garantire parità di condizioni ed evitare una frammentazione del mercato interno, in tutta l'Unione dovrebbero essere applicati requisiti armonizzati riguardo alle quote minime di diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Tuttavia, nel garantire il raggiungimento di tali quote di volume armonizzate dell'UE in conformità dell'allegato I, gli Stati membri possono adottare misure nazionali, politiche di sostegno e iniziative volte ad aumentare il livello della produzione e della diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione, compresi i carburanti sintetici per l'aviazione, sul loro territorio, ad esempio fornendo un sostegno finanziario. Tali azioni nazionali dovrebbero essere trasparenti, non discriminatorie, proporzionate e di carattere generale, aperte a tutte le imprese. Inoltre, poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando

nel contempo le pratiche di "tankering". A tal fine, le compagnie aeree e i fornitori di carburante potrebbero, mediante accordi contrattuali, concordare impegni reciproci per la produzione, la fornitura e l'acquisto di quantitativi prestabiliti di carburanti sostenibili per l'aviazione, compresi quelli che superano le quote minime di volume di cui all'allegato I. Tali accordi contrattuali possono anche coprire la responsabilità e stabilire le condizioni per la compensazione finanziaria nei casi di mancata consegna.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) La domanda dei consumatori può svolgere un ruolo importante nello sviluppo di un'aviazione più sostenibile. Tuttavia, affinché i consumatori possano compiere una scelta informata, sono necessarie informazioni più solide, affidabili, indipendenti e armonizzate sull'impatto ambientale dei voli, in linea con il piano d'azione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. A tal fine, dovrebbe essere istituito un sistema di etichettatura globale dell'UE per le prestazioni ambientali dell'aviazione che fornisca agli utenti dei servizi dell'aviazione informazioni chiare, trasparenti, esaustive, semplici e di facile comprensione circa tali prestazioni ambientali. Ciò orienterà le scelte dei consumatori e promuoverà ulteriormente l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e altre misure di sostenibilità da parte degli operatori aerei. L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) è già responsabile della certificazione ambientale degli aeromobili e collabora con le parti interessate allo

sviluppo di un sistema di etichettatura ambientale per il trasporto aereo che comprenda gli aeromobili, gli operatori aerei e i voli commerciali. L'AESA dovrebbe essere incaricata dell'ulteriore sviluppo, attuazione e funzionamento di tale sistema per garantire l'indipendenza, la solidità tecnica e le sinergie con altre misure dell'UE.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

(20) È essenziale garantire che il mercato dell'aviazione possa essere rifornito senza intoppi con le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento. A tal fine occorre prevedere un lasso di tempo sufficiente per consentire all'industria dei carburanti rinnovabili di sviluppare di conseguenza la capacità di produzione. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe **diventare obbligatorio a partire dal 2025**. Analogamente, al fine di fornire certezza giuridica e prevedibilità al mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso una capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero restare stabili per un lungo periodo di tempo.

Emendamento

(20) È essenziale garantire che il mercato dell'aviazione possa essere rifornito senza intoppi con le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento. A tal fine occorre prevedere un lasso di tempo sufficiente **e introdurre un meccanismo di flessibilità** per consentire all'industria dei carburanti rinnovabili di sviluppare di conseguenza la capacità di produzione **e per consentire ai fornitori di carburante per l'aviazione e agli operatori aerei di adempiere ai propri obblighi nel modo più efficace sotto il profilo dei costi, senza ridurre le ambizioni ambientali generali del presente regolamento**. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe **iniziare nel 2025, con la flessibilità prevista dal meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione**. Analogamente, al fine di fornire certezza giuridica e prevedibilità al mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso una capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero restare stabili per un lungo periodo di tempo.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) L'introduzione e il maggiore utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione potrebbero inasprire le pratiche di "tankering" a seguito dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Le pratiche di "tankering" non sono sostenibili e dovrebbero essere evitate in quanto compromettono gli sforzi dell'Unione volti a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Tali pratiche sono contrarie agli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo in quanto un maggiore peso dell'aeromobile aumenta il consumo di carburante e le relative emissioni di un determinato volo. Il "tankering" mette inoltre a rischio le condizioni di parità nell'Unione tra operatori aerei e tra aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli operatori aerei di rifornirsi prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione. La quantità di carburante caricata prima delle partenze da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto, tenendo conto della necessaria conformità alle norme di sicurezza in relazione al carburante. La prescrizione garantisce che pari condizioni per le operazioni nell'Unione si applichino allo stesso modo agli operatori dell'Unione e agli operatori stranieri, garantendo nel contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente. Poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di

Emendamento

(21) L'introduzione e il maggiore utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione potrebbero inasprire le pratiche di "tankering" **per motivi economici** a seguito dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Le pratiche di "tankering" **per motivi economici** non sono sostenibili e dovrebbero essere evitate in quanto compromettono gli sforzi dell'Unione volti a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Tali pratiche sono contrarie agli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo in quanto un maggiore peso dell'aeromobile aumenta il consumo di carburante e le relative emissioni di un determinato volo. Il "tankering" mette inoltre a rischio le condizioni di parità nell'Unione tra operatori aerei e tra aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli operatori aerei di rifornirsi prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione. La quantità di carburante caricata prima delle partenze da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto, tenendo conto della necessaria conformità alle norme di sicurezza in relazione al carburante. La prescrizione garantisce che pari condizioni per le operazioni nell'Unione si applichino allo stesso modo agli operatori dell'Unione e agli operatori stranieri, garantendo nel contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente. Poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una

carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando nel contempo le pratiche di "tankering".

maggior diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando nel contempo le pratiche di "tankering". **Per garantire condizioni di parità tra i voli all'interno e al di fuori dell'UE, la Commissione dovrebbe monitorare, valutare e riferire periodicamente in merito ai casi di "tankering".**

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) L'ulteriore diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, che di norma presentano concentrazioni di aromatici inferiori e un inferiore tenore di zolfo, contribuirà a ridurre gli impatti sul clima connessi alle emissioni di gas diversi dalla CO₂. Un'ulteriore riduzione del tenore di aromatici e zolfo nei carburanti per l'aviazione potrebbe ridurre la formazione dei cirri creati dalle scie di condensazione, migliorare la qualità dell'aria all'interno e nei pressi degli aeroporti e la qualità del combustibile a tutto vantaggio delle compagnie aeree, grazie a un'elevata densità energetica e a minori costi di manutenzione in virtù dei livelli più contenuti di fuliggine. Tuttavia, la riduzione delle concentrazioni di aromatici nei carburanti per l'aviazione deve avvenire nel rispetto delle norme di sicurezza internazionali in relazione al carburante e preservando condizioni di parità sul piano internazionale. Pertanto, l'AESA dovrebbe monitorare il tenore di aromatici e zolfo nei carburanti convenzionali per l'aviazione. Entro al più tardi il 1° gennaio 2025, la Commissione dovrebbe presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in cui valuta le possibili misure,

comprendenti, se del caso, proposte legislative e norme relative alla qualità dei carburanti, per ottimizzare il tenore di aromatici nel carburante per l'aviazione.

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 21 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 ter) Oltre a incidere sul riscaldamento climatico, l'aviazione ha un impatto negativo anche sulla qualità dell'aria. Gli inquinanti più significativi sono il particolato (PM), tra cui le particelle ultrafini, gli ossidi di azoto (NOX) e i composti organici volatili (COV), e alcuni di questi inquinanti primari producono altri inquinanti^{1bis}. Sebbene siano necessarie ulteriori ricerche sugli effetti sulla salute delle particelle ultrafini, diversi studi hanno dimostrato effetti a breve e lungo termine riconducibili all'esposizione a tali particelle, tra cui la mortalità, la cardiopatia cardiovascolare e ischemica e la morbidità polmonare^{1ter}. L'inquinamento atmosferico contribuisce inoltre alla perdita di biodiversità associata ai danni arrecati agli ecosistemi.

^{1bis} **AESA, aviazione e inquinamento dell'aria:**

<https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality>

^{1ter} **Linee guida globali dell'OMS sulla qualità dell'aria 2021:**

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Emendamento 27

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione

(22) ***Gli aeroporti contemplati dal presente regolamento dovrebbero*** garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. Se necessario, l'Agenzia dovrebbe poter chiedere a un aeroporto dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.

Emendamento

(22) ***È importante*** garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, ***nonché l'accesso continuo e ininterrotto dei fornitori di carburanti all'infrastruttura di trasporto del carburante,*** in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. ***Il presente regolamento dovrebbe tenere in debito conto i diversi modelli di governance seguiti negli aeroporti dell'Unione. A tal proposito, gli aeroporti disciplinati dal presente regolamento o, se del caso, il pertinente ente di gestione al quale è stata riservata, da parte dello Stato membro interessato, la gestione delle infrastrutture centralizzate dell'aeroporto di cui all'articolo 8 della direttiva 96/67/CE del Consiglio ("direttiva sull'assistenza a terra") dovrebbero pertanto adottare tutte le misure necessarie per fornire le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti sostenibili per l'aviazione e l'accesso degli operatori aerei a tali carburanti. Qualora la responsabilità finale per la fornitura dell'infrastruttura per il carburante presso gli aeroporti dell'Unione sia assunta, in base a un accordo contrattuale, da un soggetto diverso dall'aeroporto dell'Unione o, se del caso, dall'ente di gestione di un aeroporto, tale soggetto dovrebbe essere responsabile, a norma dell'accordo contrattuale, dell'adempimento degli obblighi di cui all'articolo 6 del presente regolamento.*** Se necessario, l'Agenzia dovrebbe poter chiedere a un aeroporto dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti

sostenibili per l'aviazione. Il ruolo dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante. ***Quando gli aeromobili elettrici o alimentati a idrogeno diventeranno maturi e disponibili in commercio, sarà necessario che gli aeroporti contemplati dal presente regolamento adottino tutte le misure necessarie per agevolare un'infrastruttura adeguata per la ricarica a idrogeno ed elettrica degli aeromobili, conformemente al rispettivo piano di realizzazione del quadro strategico nazionale, come stabilito nella proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi. Inoltre, dovrebbe essere assicurata la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento, conformemente all'articolo 12 del regolamento XXX [regolamento AFIR].***

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) Molti aeroporti dell'Unione ricevono il carburante per l'aviazione principalmente attraverso oleodotti da raffinerie o da stazioni di miscelazione, dove è necessario che avvenga la miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione per soddisfare le specifiche di sicurezza e sostenibilità. Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per consentire l'accesso continuo e ininterrotto dei fornitori di carburante per l'aviazione all'infrastruttura dei carburanti per l'aviazione civile affinché siano forniti sia i carburanti convenzionali per l'aviazione

sia i carburanti per l'aviazione contenenti percentuali di carburanti sostenibili. La fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione agli aeroporti dell'Unione in quantità sufficienti a ottemperare alle disposizioni di cui all'allegato I con mezzi alternativi, come mezzi su strada/camion, dalle raffinerie e dalle stazioni di miscelazione è impraticabile a livello logistico e pratico, nonché dal punto di vista dei costi e delle sanzioni per la CO₂. Sarà fondamentale utilizzare tali oleodotti oltre a quelli di proprietà dei fornitori di carburanti, laddove esistano, nonché le strutture ferroviarie già presenti, per fornire la quantità minima di carburanti sostenibili per l'aviazione prevista a norma del presente regolamento.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 24

Testo della Commissione

(24) Gli operatori aerei dovrebbero inoltre essere tenuti a comunicare annualmente, tramite relazioni, il carburante per l'aviazione effettivamente caricato per aeroporto dell'Unione, in modo da dimostrare che non è stato effettuato alcun "tankering". Le relazioni dovrebbero essere verificate da verificatori indipendenti e trasmesse all'Agenzia per il monitoraggio e la valutazione della conformità. I verificatori dovrebbero stabilire, mediante uno strumento approvato dalla Commissione, l'accuratezza dei dati comunicati dagli operatori in merito al fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

Emendamento

(24) Gli operatori aerei dovrebbero inoltre essere tenuti a comunicare annualmente, tramite relazioni, il carburante per l'aviazione effettivamente caricato per aeroporto dell'Unione, in modo da dimostrare che non è stato effettuato alcun "tankering" **per motivi economici**. Le relazioni dovrebbero essere verificate da verificatori indipendenti e trasmesse all'Agenzia per il monitoraggio e la valutazione della conformità. I verificatori dovrebbero stabilire, mediante uno strumento approvato dalla Commissione, l'accuratezza dei dati comunicati dagli operatori in merito al fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

Emendamento 30

Proposta di regolamento
Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) *L'introduzione nell'Unione di un mandato sulla diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbe comportare un indebito svantaggio competitivo per le compagnie aeree dell'UE che effettuano voli diretti a lungo raggio da aeroporti dell'Unione rispetto ai loro concorrenti con collegamenti attraverso hub aeroportuali al di fuori dell'Unione. Al fine di promuovere ulteriormente nell'Unione la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione, per i quali nel prossimo futuro si prevede una notevole differenza di prezzo rispetto ai carburanti convenzionali, le compagnie aeree dovrebbero poter richiedere quote gratuite per il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito del sistema ETS.*

Emendamento 31

Proposta di regolamento
Considerando 27

Testo della Commissione

Emendamento

(27) È essenziale che gli operatori aerei possano dichiarare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di sistemi quali il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'UE o CORSIA, a seconda della rotta dei loro voli. È tuttavia fondamentale che il presente regolamento non determini un doppio conteggio delle riduzioni delle emissioni. Gli operatori aerei dovrebbero essere autorizzati a chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione una sola volta. I fornitori di carburante dovrebbero essere tenuti a fornire gratuitamente agli operatori

(27) *Al fine di promuovere la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione, che presentano una notevole differenza di prezzo rispetto ai carburanti convenzionali,* è essenziale che gli operatori aerei possano dichiarare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di sistemi quali il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'UE o CORSIA, a seconda della rotta dei loro voli. È tuttavia fondamentale che il presente regolamento non determini un doppio conteggio delle riduzioni delle emissioni. Gli operatori aerei dovrebbero essere autorizzati a

aerei tutte le informazioni relative alle proprietà del carburante sostenibile per l'aviazione venduto a tali operatori aerei e pertinenti ai fini della comunicazione da parte degli operatori aerei a norma del presente regolamento o dei sistemi relativi ai gas ad effetto serra.

chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione una sola volta. I fornitori di carburante dovrebbero essere tenuti a fornire gratuitamente agli operatori aerei tutte le informazioni relative alle proprietà del carburante sostenibile per l'aviazione venduto a tali operatori aerei e pertinenti ai fini della comunicazione da parte degli operatori aerei a norma del presente regolamento o dei sistemi relativi ai gas ad effetto serra.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

(28) Al fine di garantire condizioni di parità nel mercato interno dell'aviazione e il rispetto degli obiettivi dell'Unione in materia di clima, il presente regolamento dovrebbe introdurre sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive nei confronti dei fornitori di carburante per l'aviazione e degli operatori aerei in caso di non conformità. Il livello delle sanzioni deve essere proporzionato al danno ambientale e al pregiudizio arrecato alla parità di condizioni nel mercato interno derivante dalla non conformità. Nel comminare sanzioni amministrative le autorità dovrebbero tenere conto dell'evoluzione del prezzo del carburante per l'aviazione e del carburante sostenibile per l'aviazione nell'anno di riferimento.

Emendamento

(28) Al fine di garantire condizioni di parità nel mercato interno dell'aviazione e il rispetto degli obiettivi dell'Unione in materia di clima, il presente regolamento dovrebbe introdurre sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive nei confronti dei fornitori di carburante per l'aviazione e degli operatori aerei in caso di non conformità. Il livello delle sanzioni deve essere proporzionato al danno ambientale e al pregiudizio arrecato alla parità di condizioni nel mercato interno derivante dalla non conformità. Nel comminare sanzioni amministrative ***e di altro tipo***, le autorità dovrebbero tenere conto dell'evoluzione del prezzo del carburante per l'aviazione e del carburante sostenibile per l'aviazione nell'anno di riferimento ***e possono anche tenere conto del grado di non conformità, ad esempio in caso di violazioni ripetute.***

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(29) Le sanzioni per i fornitori che non rispettano gli obiettivi fissati nel presente regolamento relativamente alle quote da fornire dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nell'anno successivo, la parte di quota non fornita.

Emendamento

(29) Le sanzioni per i fornitori che non rispettano gli obiettivi fissati nel presente regolamento relativamente alle quote da fornire dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nell'anno successivo, la parte di quota non fornita.

Ciononostante, al fine di evitare un'indebita doppia sanzione nei casi che sono al di fuori del controllo diretto del fornitore di carburante, l'obbligo di fornire al mercato la parte di quota non fornita non dovrebbe essere applicato qualora la Commissione ritenga che tale mancata fornitura sia dovuta a indisponibilità di risorse sufficienti.

Emendamento 34

**Proposta di regolamento
Considerando 29 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(29 bis) Il successo della transizione verso un'aviazione sostenibile richiede un approccio integrato e il contesto favorevole adeguato per stimolare l'innovazione, con investimenti pubblici e privati in ricerca e sviluppo e un sostegno per la riconversione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori, nonché misure tecnologiche e operative e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione e tecnologie a zero emissioni, comprese le necessarie infrastrutture di rifornimento e ricarica negli aeroporti tenendo conto del principio "l'efficienza energetica al primo posto". A tal fine, le entrate generate dalle sanzioni previste dal presente regolamento e il 50 % delle entrate generate dalla vendita all'asta delle quote del trasporto aereo a norma della direttiva 2003/87/CE [ETS] dovrebbero essere destinate a un nuovo Fondo per

l'aviazione sostenibile. Inoltre, l'istituzione, su base volontaria e sotto il coordinamento della Commissione, di un'alleanza europea per i carburanti sostenibili per l'aviazione, entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, potrebbe contribuire a promuovere l'ulteriore sviluppo e l'espansione della produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione in Europa, tra l'altro riunendo l'intera catena del valore industriale, incoraggiando l'introduzione delle tecnologie più innovative e individuando le politiche e gli sviluppi del mercato, tenendo conto del principio della neutralità tecnologica.

Emendamento 35

Proposta di regolamento Considerando 29 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(29 ter) La ricerca e l'innovazione svolgeranno un ruolo sostanziale nello sviluppo di carburanti per l'aviazione sostenibili e sintetici e nel consolidamento della capacità di produzione. Occorre stabilire chiaramente una rispettiva priorità di investimento nell'ambito dei pertinenti programmi di finanziamento dell'Unione identificati dalla Commissione.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Considerando 29 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(29 quater) Lo sviluppo e la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione devono aumentare in maniera esponenziale nei prossimi anni. È

opportuno che l'Unione e gli Stati membri investano nella ricerca e nella produzione di progetti di carburanti sostenibili per l'aviazione, in quanto essi rappresentano un'opportunità sotto il profilo sia ambientale che industriale. La produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere concentrata all'interno dell'Unione, creando opportunità industriali, occupazionali e di ricerca in tutti gli Stati membri.

Emendamento 37

Proposta di regolamento Considerando 30

Testo della Commissione

(30) Il presente regolamento dovrebbe includere disposizioni per la presentazione di relazioni periodiche al Parlamento europeo e al Consiglio sull'evoluzione dei mercati dell'aviazione e dei carburanti, sull'efficacia delle caratteristiche principali del regolamento, quali le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, il livello delle sanzioni amministrative o gli sviluppi politici in materia di utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello internazionale. Tali elementi sono fondamentali per definire una chiara situazione del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione e ne dovrebbe essere tenuto conto in sede di una eventuale revisione del regolamento.

Emendamento

(30) Il presente regolamento dovrebbe includere disposizioni per la presentazione di relazioni periodiche al Parlamento europeo e al Consiglio sull'evoluzione dei mercati dell'aviazione e dei carburanti, sull'efficacia delle caratteristiche principali del regolamento, quali le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, il livello delle sanzioni amministrative o gli sviluppi politici in materia di utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello internazionale, ***tenendo debitamente conto del principio "one in, one out" e dell'obiettivo della semplificazione normativa.*** Tali elementi sono fondamentali per definire una chiara situazione del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione e ne dovrebbe essere tenuto conto in sede di una eventuale revisione del regolamento.

Emendamento 38

Proposta di regolamento Considerando 31

(31) È opportuno **prevedere** un periodo transitorio di **cinque** anni **per consentire** ai fornitori di carburante **per l'aviazione, agli aeroporti** e agli operatori aerei **dell'Unione di** effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo **il** carburante **per l'aviazione** contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione **può essere utilizzato** per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale per l'aviazione **in altri** aeroporti.

(31) È opportuno **istituire un meccanismo di flessibilità con** un periodo transitorio di **10** anni **a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento per concedere** ai fornitori di carburante e agli operatori aerei **un periodo di tempo ragionevole per** effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo, **possono essere utilizzati elementi di un sistema "book and claim", per consentire ai fornitori di carburante per l'aviazione di usare** carburante contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale per l'aviazione **negli aeroporti minori o con limitazioni logistiche, e agli operatori aerei di acquistare un certificato collegato alla quantità di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato, garantendo nel contempo un elevato livello di integrità ambientale. Tale meccanismo di flessibilità contribuirebbe anche a salvaguardare la connettività aerea, evitando che le regioni europee meno collegate con un minor numero di trasporti alternativi siano colpite in modo sproporzionato. Al fine di evitare che gli operatori del mercato abusino di un'eventuale posizione dominante, durante tale periodo transitorio la Commissione dovrebbe avvalersi pienamente dei propri poteri in materia di concorrenza di cui all'articolo 102 TFUE. Trascorso tale periodo transitorio di 10 anni, al fine di evitare indebite distorsioni della concorrenza nel mercato interno, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione.**

Emendamento 39

Proposta di regolamento Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 bis) Al fine di conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione per il 2030 e il 2050 nonché l'obiettivo di 1,5 °C sancito dall'accordo di Parigi, la Commissione dovrebbe elaborare una tabella di marcia sulle modalità e le tempistiche di conseguimento di un trasporto aereo privo di combustibili fossili.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Considerando 31 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 ter) La transizione verso carburanti sostenibili per l'aviazione avrà anche l'effetto secondario di ridurre la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili da paesi terzi, rafforzando così la sicurezza energetica dell'Unione. L'attuale situazione politica internazionale non fa che accentuare la necessità di tale azione.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Articolo 1 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Oggetto

Oggetto **e finalità**

Emendamento 42

Proposta di regolamento Articolo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Emendamento

Il presente regolamento si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione **o, se del caso, all'ente di gestione di un aeroporto** e ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Emendamento 43

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 1

Testo della Commissione

— "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 2, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, **in cui, nel periodo di riferimento, il traffico passeggeri è stato superiore a 1 milione di passeggeri o il traffico merci è stato superiore a 100 000 tonnellate**, e che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

¹³ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento

— "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, **o un aeroporto situato in una regione ultraperiferica che è stato notificato come aeroporto dell'Unione alla Commissione, all'Agenzia e alle autorità competenti**;

¹³ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 2

Testo della Commissione

— "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno **729** voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti

Emendamento

— "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno **52** voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti

dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile, **o un soggetto che ha operato voli di trasporto aereo in partenza da un aeroporto dell'Unione, ha chiesto alla Commissione di essere trattato alla stregua di un operatore aereo ai fini del presente regolamento e ne ha informato la Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti;**

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- **"ente di gestione di un aeroporto": un ente di gestione ai sensi all'articolo 3 della direttiva 96/67/CE, o un altro ente cui lo Stato membro interessato abbia riservato la gestione delle infrastrutture centralizzate per i sistemi di distribuzione del carburante a norma dell'articolo 8 della direttiva 96/67/CE;**

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 5

Testo della Commissione

Emendamento

— "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione **"drop-in"**, ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui

— "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione, ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, **carburanti liquidi e gassosi prodotti dal gas derivante dal trattamento dei rifiuti e dal gas di scarico di origine non rinnovabile che sono prodotti come conseguenza inevitabile e non intenzionale del processo di produzione negli impianti industriali, di cui all'articolo 2, secondo comma, punto 35,**

all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva;

della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 25, paragrafo 2, secondo comma, di tale direttiva, nonché biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva. Fino al 31 dicembre 2034 i carburanti sostenibili per l'aviazione possono includere anche i biocarburanti che rispettano i criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001 e sono certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva, ad eccezione dei biocarburanti prodotti da "colture alimentari e foraggere" quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40, della medesima direttiva;

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 8

Testo della Commissione

— "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel settore dell'aviazione;

Emendamento

— "carburanti sintetici per l'aviazione": ***idrogeno rinnovabile, energia elettrica rinnovabile o*** carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel settore dell'aviazione;

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

— ***"energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili" o "energia elettrica rinnovabile": energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 2, secondo comma, punto 1, della direttiva (UE) 2018/2001;***

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

— ***"idrogeno da fonti energetiche rinnovabili" o "idrogeno rinnovabile": idrogeno prodotto dall'energia elettrica rinnovabile o da combustibili rinnovabili liquidi o gassosi di origine non biologica ai sensi dell'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001;***

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 13

Testo della Commissione

Emendamento

— "fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione": il quantitativo di carburante per l'aviazione necessario per operare tutti i voli di trasporto aereo commerciale di un operatore aereo, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

— "fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione": il quantitativo di carburante per l'aviazione, ***definito come combustibile per il volo e combustibile per il rullaggio ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1296 della Commissione***, necessario per operare tutti i voli di trasporto aereo commerciale di un operatore aereo, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione": un sistema da istituire per un periodo di 10 anni a decorrere dalla data di applicazione degli articoli 4 e 5, in conformità dell'articolo 15, in base al quale la fornitura e la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione sono trainate dalla libertà di mercato con la flessibilità, per gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione, di organizzare la distribuzione e l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione in modo efficiente sotto il profilo dei costi negli aeroporti dell'Unione di loro scelta e in proporzione alle loro esigenze. Tale sistema, che incorpora elementi di un sistema "book and claim", può consentire agli operatori aerei di acquistare carburanti sostenibili per l'aviazione mediante accordi contrattuali con i fornitori di carburante per l'aviazione e di dichiararne l'uso negli aeroporti dell'Unione, se del caso, nell'ambito di un sistema dei gas a effetto serra a norma dell'articolo [...] della direttiva (UE) 2021/0207.***

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

I fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione,

Fatto salvo l'articolo 13, i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per

compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Fatta salva l'applicazione dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4, se, per un determinato periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, nel periodo di riferimento successivo *esso integra* almeno la parte di quota non fornita.

Emendamento

Fatta salva l'applicazione dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4, se, per un determinato periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, *riferisce all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea tale mancata fornitura e le relative motivazioni. Se la Commissione ritiene che tale mancata fornitura non sia dovuta a indisponibilità di risorse*, nel periodo di riferimento successivo *il fornitore di carburante fa il possibile per integrare* almeno la parte di quota non fornita.

Emendamento 54

Proposta di regolamento Articolo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

I fornitori di carburante possono dimostrare la conformità all'obbligo sancito al primo comma utilizzando il sistema di equilibrio di massa di cui all'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001.

Emendamento 55

Proposta di regolamento Articolo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato da un determinato operatore aereo in un determinato aeroporto dell'Unione deve corrispondere ad almeno il 90% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

Emendamento

Il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato da un determinato operatore aereo in un determinato aeroporto dell'Unione deve corrispondere ad almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, ***tenendo conto della necessaria conformità alle norme in materia di sicurezza dei carburanti.***

Emendamento 56

**Proposta di regolamento
Articolo 6 – titolo**

Testo della Commissione

Obblighi *degli aeroporti dell'Unione* di fornire *l'infrastruttura*

Emendamento

Obblighi di fornire ***infrastrutture presso gli aeroporti dell'Unione***

Emendamento 57

**Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1**

Testo della Commissione

Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti.

Emendamento

Gli aeroporti dell'Unione ***o, se del caso, l'ente di gestione di un aeroporto*** adottano ***tutte*** le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti, ***compresa un'infrastruttura adeguata per il rifornimento di idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili, commisurata alla diffusione di tali aeromobili, conformemente al rispettivo piano di realizzazione del quadro strategico nazionale, di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera l), del regolamento***

[...] sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi [regolamento AFIR].

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia **può chiedere** all'aeroporto dell'Unione di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione interessato fornisce le informazioni senza indebito ritardo.

Emendamento

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia **chiede, se del caso,** all'aeroporto dell'Unione **o, eventualmente, all'ente di gestione dell'aeroporto** di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione **o, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto** interessato fornisce le informazioni senza indebito ritardo.

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 3

Testo della Commissione

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali informazioni consentono di concludere che l'aeroporto dell'Unione non adempie ai suoi obblighi. Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro **cinque** anni dall'entrata in vigore del presente regolamento **o dopo l'anno in cui superano una delle soglie di cui**

Emendamento

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali informazioni consentono di concludere che l'aeroporto dell'Unione **o, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto** non adempie ai suoi obblighi. Gli aeroporti dell'Unione **o, se del caso, l'ente di gestione dell'aeroporto** adottano **tutte** le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro **tre** anni

all'articolo 3, paragrafo 1.

dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 7 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia le seguenti informazioni:

Emendamento

Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia le seguenti informazioni *relative al periodo di riferimento*:

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 7 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) quantitativo totale di carburante per l'aviazione caricato in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;

Emendamento

a) quantitativo totale di carburante per l'aviazione caricato in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate *di cherosene equivalente*;

Emendamento 62

Proposta di regolamento Articolo 7 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, per aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;

Emendamento

b) fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, per aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate *di cherosene equivalente*;

Emendamento 63

Proposta di regolamento Articolo 7 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) quantitativo totale di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione al fine di operare i loro voli in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in tonnellate;

Emendamento

d) quantitativo totale di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione al fine di operare i loro voli in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in tonnellate ***di cherosene equivalente***;

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 7 – comma 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) per ogni acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione, il nome del fornitore di carburante per l'aviazione, il quantitativo acquistato espresso in tonnellate, la tecnologia di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita del carburante sostenibile per l'aviazione. Se un acquisto comprende carburanti sostenibili per l'aviazione con caratteristiche diverse, nella relazione sono fornite le suddette informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione.

Emendamento

e) per ogni acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione, il nome del fornitore di carburante per l'aviazione, il quantitativo ***totale*** acquistato espresso in tonnellate ***di cherosene equivalente***, la tecnologia di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita del carburante sostenibile per l'aviazione. Se un acquisto comprende carburanti sostenibili per l'aviazione con caratteristiche diverse, nella relazione sono fornite le suddette informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione.

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 8 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Gli operatori aerei non possono chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra. Unitamente alla relazione di cui all'articolo 7, gli operatori

Emendamento

Gli operatori aerei hanno il diritto di chiedere l'assegnazione di quote a titolo gratuito nell'ambito del sistema ETS per il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'[articolo 3 quater, paragrafo 5 bis] della direttiva

aerei trasmettono all'Agenzia:

2003/87/CE. Gli operatori aerei non possono chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra. Unitamente alla relazione di cui all'articolo 7, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia:

Emendamento 66

Proposta di regolamento Articolo 8 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 7 del presente regolamento, o nell'ambito di un sistema relativo ai gas a effetto serra, i fornitori di carburante per l'aviazione forniscono gratuitamente agli operatori aerei le informazioni pertinenti.

Emendamento

Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 7 del presente regolamento, o nell'ambito di un sistema relativo ai gas a effetto serra, i fornitori di carburante per l'aviazione forniscono gratuitamente agli operatori aerei le informazioni pertinenti ***relative al periodo di riferimento non oltre il 31 gennaio di ogni anno di riferimento.***

Emendamento 67

Proposta di regolamento Articolo 9 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Entro il 31 **marzo** di ogni anno di riferimento i fornitori di carburante per l'aviazione inseriscono nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 le seguenti informazioni relative al periodo di riferimento:

Emendamento

Entro il 31 **gennaio** di ogni anno di riferimento i fornitori di carburante per l'aviazione inseriscono nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 le seguenti informazioni relative al periodo di riferimento:

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 9 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) **volume** di carburante per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione;

Emendamento

a) **quantitativo** di carburante per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, **espresso in tonnellate di cherosene equivalente**;

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) **volume** di carburante sostenibile per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, per ciascun tipo di carburante per l'aviazione sostenibile, come specificato alla lettera c);

Emendamento

b) **quantitativo** di carburante sostenibile per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, **espresso in tonnellate di cherosene equivalente**, per ciascun tipo di carburante per l'aviazione sostenibile, come specificato alla lettera c);

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) emissioni durante il ciclo di vita, origine delle materie prime e processo di conversione di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito negli aeroporti dell'Unione.

Emendamento

c) emissioni durante il ciclo di vita, **caratteristiche e** origine delle materie prime e processo di conversione di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito negli aeroporti dell'Unione;

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) se del caso, quantitativo di idrogeno e/o energia elettrica fornito in

ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate di cherosene equivalente;

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) tenore medio di aromatici, naftalene e zolfo del carburante per l'aviazione per ciascun lotto fornito in ciascun aeroporto dell'Unione.

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

1) Gli Stati membri designano l'autorità o, ***se del caso e conformemente al diritto nazionale***, le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione ***o, se del caso, agli enti di gestione degli aeroporti***, e ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2) L'Agenzia trasmette i dati ricevuti a norma degli articoli 7 e 9 alle autorità competenti degli Stati membri. L'Agenzia trasmette inoltre alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei e

2) L'Agenzia trasmette i dati ricevuti a norma degli articoli 7 e 9 alle autorità competenti degli Stati membri. L'Agenzia trasmette inoltre ***alla o*** alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli

ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 3, 4 e 5.

operatori aerei e ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 3, 4 e 5.

Emendamento 75

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3) Le autorità competenti nei confronti di un operatore aereo sono determinate a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione¹⁶.

¹⁶ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.

Emendamento

3) **La o** le autorità competenti nei confronti di un operatore aereo sono determinate a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione.

¹⁶ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4) Le autorità competenti per gli aeroporti dell'Unione sono determinate in base alla rispettiva giurisdizione territoriale.

Emendamento 77

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5) Le autorità competenti per quanto

Emendamento

4) **La o** le autorità competenti per gli aeroporti dell'Unione sono determinate in base alla rispettiva giurisdizione territoriale.

Emendamento

5) **La o** le autorità competenti per

riguarda i fornitori di carburante per l'aviazione sono determinate a seconda del loro Stato membro di stabilimento.

quanto riguarda i fornitori di carburante per l'aviazione sono determinate a seconda del loro Stato membro di stabilimento.

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1) **Gli Stati membri stabiliscono** le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni adottate a norma del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. **Gli Stati membri notificano** tali disposizioni **alla Commissione** entro il 31 dicembre 2023 e **provvedono** a dare immediata notifica delle successive modifiche.

Emendamento

1) **La Commissione stabilisce** le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni adottate a norma del presente regolamento e **gli Stati membri** adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. **La Commissione trasmette** tali disposizioni **agli Stati membri** entro il 31 dicembre 2023 e **provvede** a dare immediata notifica delle successive modifiche.

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2) Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 5 sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari **ad almeno il** doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato.

Emendamento

2) Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 5 sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari **al** doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato. **Un operatore aereo può essere esentato da una sanzione amministrativa se può dimostrare che la sua inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 5 è dovuta a circostanze eccezionali e imprevedibili, al di fuori del suo controllo, i cui effetti non si sarebbero**

potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso;

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) Gli Stati membri provvedono affinché agli aeroporti dell'Unione o, se del caso, agli enti di gestione degli aeroporti che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 6 sia imposta una sanzione amministrativa.

Emendamento 81

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3) Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ***ad almeno il*** doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello del carburante sostenibile per l'aviazione per il quantitativo di carburanti per l'aviazione che non rispettano la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I.

3) Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione ***o ai fornitori di carburante per i quali sia stato dimostrato che hanno fornito informazioni fuorvianti o inesatte riguardo alle caratteristiche o all'origine del carburante da essi fornito,*** sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ***al*** doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello del carburante sostenibile per l'aviazione per il quantitativo di carburanti per l'aviazione che non rispettano la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I.

Emendamento 82

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4) Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sintetici per l'aviazione sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari **ad almeno il** doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante sintetico per l'aviazione e quello del carburante convenzionale per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I.

Emendamento

4) Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sintetici per l'aviazione sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari **al** doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante sintetico per l'aviazione e quello del carburante convenzionale per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I.

Emendamento 83

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire che le informazioni inserite dai fornitori di carburante nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 siano accurate, verificate e oggetto di audit.

Emendamento 84

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

6) Gli Stati membri provvedono

6) Gli Stati membri provvedono

affinché i fornitori di carburante per l'aviazione che, in un dato periodo di riferimento, non abbiano interamente rispettato l'obbligo di cui all'articolo 4 in relazione alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione o di carburanti sintetici, **forniscano** al mercato, nel periodo di riferimento successivo, il rispettivo carburante in quantità pari a quella che consente di rispettare integralmente l'obbligo, in aggiunta alla quantità prevista dall'obbligo relativo al periodo di riferimento. L'adempimento di tale obbligo non esonera il fornitore di carburante dall'obbligo di pagare le sanzioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo.

affinché i fornitori di carburante per l'aviazione che, in un dato periodo di riferimento, non abbiano interamente rispettato l'obbligo di cui all'articolo 4 in relazione alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione o di carburanti sintetici, **qualora la Commissione ritenga che tale mancata fornitura non sia dovuta a indisponibilità di risorse sufficienti, facciano il possibile per fornire** al mercato, nel periodo di riferimento successivo, il rispettivo carburante in quantità pari a quella che consente di rispettare integralmente l'obbligo, in aggiunta alla quantità prevista dall'obbligo relativo al periodo di riferimento. L'adempimento di tale obbligo non esonera il fornitore di carburante dall'obbligo di pagare le sanzioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo.

Emendamento 85

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative. Gli Stati membri trasferiscono l'importo riscosso mediante tali sanzioni amministrative come contributo al **dispositivo per gli investimenti per la transizione verde nell'ambito di InvestEU, in aggiunta alla garanzia dell'UE.**

Emendamento

7) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative. Gli Stati membri trasferiscono l'importo riscosso mediante tali sanzioni amministrative come contributo al **Fondo per l'aviazione sostenibile, stabilito all'articolo 11 bis.**

Emendamento 86

Proposta di regolamento Articolo 11 bis (nuovo)

Articolo 11 bis

Fondo per l'aviazione sostenibile

- 1. È istituito un Fondo per l'aviazione sostenibile (in appresso "il Fondo") per il periodo dal 2023 al 2050 al fine di accelerare la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo senza ostacolarne un mercato interno altamente integrato e, in particolare, allo scopo di sostenere gli investimenti in tecnologie e infrastrutture innovative per la produzione, la diffusione e lo stoccaggio di carburanti sostenibili per l'aviazione, in altre tecnologie innovative di propulsione degli aeromobili, tra cui l'idrogeno e l'elettricità, nella ricerca su nuovi motori e tecnologie di cattura diretta dall'atmosfera, processo mediante il quale la CO₂ è catturata direttamente dall'aria e non da fonti puntuali, nonché negli sforzi tesi alla riduzione degli effetti del trasporto aereo connessi alle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂. Tutti gli investimenti finanziati dal Fondo sono resi pubblici e sono in linea con gli obiettivi del presente regolamento.**
- 2. Il Fondo è parte integrante del bilancio dell'Unione ed è interamente iscritto nel bilancio entro i massimali del quadro finanziario pluriennale. Le entrate generate dalle sanzioni previste dal presente regolamento e il 50 % dei proventi dalla vendita all'asta delle quote di emissioni del trasporto aereo a norma della direttiva 2003/87/CE [ETS] dovrebbero essere destinate al Fondo.**
- 3. Il Fondo è gestito a livello centrale attraverso un organismo dell'Unione la cui struttura di governance e il cui processo decisionale sono trasparenti e inclusivi, in particolare nella definizione dei settori prioritari, dei criteri e delle procedure di assegnazione delle sovvenzioni. Le pertinenti parti interessate**

*hanno un ruolo consultivo adeguato.
Tutte le informazioni sugli investimenti e
tutte le altre informazioni pertinenti
relative al funzionamento del Fondo sono
rese pubbliche.*

Emendamento 87

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera a

Testo della Commissione

a) la quantità in forma aggregata di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato dagli operatori aerei a livello dell'Unione, per l'utilizzo sui voli in partenza da un aeroporto dell'Unione, e per aeroporto dell'Unione;

Emendamento

a) la quantità in forma aggregata di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato dagli operatori aerei a livello dell'Unione, per l'utilizzo sui voli ***contemplati dal presente regolamento*** in partenza da un aeroporto dell'Unione, e per aeroporto dell'Unione;

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera b

Testo della Commissione

b) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburante sintetico per l'aviazione, in forma aggregata e per aeroporto dell'Unione, fornita a livello dell'Unione;

Emendamento

b) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburante sintetico per l'aviazione, in forma aggregata, ***per Stato membro, per tipo di materia prima del carburante*** e per aeroporto dell'Unione, fornita a livello dell'Unione;

Emendamento 89

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) ove disponibile, la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione fornita e acquistata dagli operatori aerei

nei paesi limitrofi dell'Unione con i quali è stato concluso un accordo europeo sui servizi aerei;

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera c

Testo della Commissione

c) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione;

Emendamento

c) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione **e per Stato membro;**

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera d

Testo della Commissione

d) lo stato di conformità degli aeroporti per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

Emendamento

d) lo stato di conformità degli aeroporti **o, se del caso, dell'ente di gestione di un aeroporto** per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

Emendamento 92

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera e

Testo della Commissione

e) lo stato di conformità di ciascun operatore aereo e fornitore di carburante per l'aviazione soggetto a un obbligo ai sensi del presente regolamento nel periodo di riferimento;

Emendamento

e) lo stato di conformità di ciascun operatore aereo e fornitore di carburante per l'aviazione soggetto a un obbligo ai sensi del presente regolamento nel periodo di riferimento, **compresi quelli che sono stati notificati come operatori aerei a norma dell'articolo 3, secondo trattino;**

Emendamento 93

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera f

Testo della Commissione

f) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

Emendamento

f) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli ***contemplati dal presente regolamento*** in partenza da aeroporti dell'Unione.

Emendamento 94

Proposta di regolamento Articolo 12 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) il tenore medio di aromatici, naftalene e zolfo del carburante per l'aviazione, in forma aggregata e per aeroporto dell'Unione, fornito a livello dell'Unione.

Emendamento 95

Proposta di regolamento Articolo 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 12 bis

Sistema di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali del trasporto aereo

1. Al fine di promuovere ulteriormente la decarbonizzazione del settore del trasporto aereo e di aumentare la trasparenza delle informazioni fornite ai consumatori in merito alle prestazioni ambientali degli operatori aerei, la Commissione istituisce un sistema globale di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali del trasporto aereo,

che dovrà essere sviluppato e attuato dall'AESA e si applica agli operatori aerei e ai voli di trasporto aereo commerciale disciplinati dal presente regolamento.

2. Entro il 1° gennaio 2024 la Commissione adotta un atto delegato a norma dell'articolo 13 bis (nuovo) al fine di integrare il presente regolamento definendo disposizioni dettagliate e norme tecniche per il funzionamento del sistema di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali degli aeromobili, degli operatori aerei e dei voli commerciali.

Emendamento 96

Proposta di regolamento Articolo 13 – titolo

Testo della Commissione

Periodo transitorio

Emendamento

Meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione

Emendamento 97

Proposta di regolamento Articolo 13

Testo della Commissione

In deroga all'articolo 4, *dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029*, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può *fornire la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione definita nell'allegato I come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.*

Emendamento

In deroga all'articolo 4, *e per un periodo di dieci anni a decorrere dalla data di applicazione degli articoli 4 e 5 a norma dell'articolo 15*, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può *giustificare la propria fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione definita nell'allegato I con riferimento a un meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'articolo 3, trattino 16 bis (nuovo).*

Emendamento 98

Proposta di regolamento Articolo 13 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il 1° gennaio 2025 la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 13 bis al fine di integrare il presente regolamento stabilendo disposizioni precise per il meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione, garantendo parità di condizioni e un elevato livello di integrità ambientale, nonché riducendo al minimo il rischio di frodi, irregolarità e doppie dichiarazioni. Tali disposizioni precise, che includono elementi di un sistema "book and claim", possono consentire l'istituzione di un sistema di negoziabilità del carburante sostenibile per l'aviazione, comprensivo di norme dettagliate riguardanti la registrazione, l'assegnazione, la contabilizzazione e la comunicazione della fornitura e della diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento 99

Proposta di regolamento Articolo 13 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Durante il periodo di cui al comma 1, la Commissione monitora periodicamente l'integrità e la trasparenza del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione, basandosi, se del caso, sulle informazioni presenti nella banca dati dell'Unione e su altri dati comunicati alle autorità competenti. La Commissione esamina in particolare il funzionamento del mercato, anche per quanto riguarda eventuali volatilità, andamenti dei prezzi inusuali o condotte di negoziazione dei partecipanti

al mercato insolite, che potrebbero indicare un possibile comportamento monopolistico, avvalendosi pienamente dei poteri di cui all'articolo 102 TFUE al fine di impedire agli operatori del mercato di abusare di una posizione di mercato dominante.

Emendamento 100

Proposta di regolamento Articolo 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 13 bis

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 12 bis e 13 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].*
- 3. La delega di potere di cui agli articoli 12 bis e 13 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di poteri ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*
- 4. Prima di adottare un atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro conformemente ai principi stabiliti dall'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.*

5. *Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.*

6. *L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 12 bis e 13 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di un mese su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.*

Emendamento 101

Proposta di regolamento Articolo 14

Testo della Commissione

Entro il 1° gennaio **2028** e, successivamente, ogni **cinque** anni, i servizi della Commissione presentano al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e **il suo impatto** sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, **anche per quanto riguarda l'eventuale estensione del campo di applicazione del presente regolamento ad** altre fonti energetiche e ad altri tipi di combustibili sintetici definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, l'eventuale revisione delle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I e il livello delle sanzioni amministrative. La relazione contiene informazioni, se disponibili, sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della

Emendamento

Entro il 1° gennaio **2026** e, successivamente, ogni **tre** anni, i servizi della Commissione presentano al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione **sull'applicazione del presente regolamento**, sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e **sull'impatto sulla competitività e sul funzionamento** del mercato interno dell'aviazione dell'Unione, **comprese, se del caso, le opzioni strategiche disponibili per gestire** altre fonti energetiche e altri tipi di combustibili sintetici definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, **tenendo in debito conto il principio della neutralità tecnologica**, l'eventuale revisione **della definizione di carburanti sostenibili per l'aviazione** e delle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I, **l'ambito di applicazione del regolamento** e il livello delle sanzioni amministrative. La relazione contiene **una valutazione, basata**

ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂.

Nella relazione si può valutare l'opportunità di modificare il presente regolamento e, se del caso, le opzioni di modifica, in linea con un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

sulle informazioni disponibili, dell'impatto del presente regolamento, nonché del suo impatto complessivo e della sua interazione con il quadro legislativo adattato applicabile al settore nel suo complesso, sul funzionamento del mercato interno del trasporto aereo, la competitività del settore, eventuali reinsradamenti che comportano la rilocalizzazione delle emissioni di CO₂, la parità di condizioni a livello internazionale per quanto riguarda i vettori aerei e gli hub aeroportuali, gli effetti sulla mobilità e la connettività aeree, l'efficacia dei costi della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, le esigenze di investimento e gli effetti socioeconomici, nonché le relative esigenze occupazionali e di formazione e, se disponibili, informazioni sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione contiene informazioni dettagliate sull'esecuzione del presente regolamento. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂ o le tecnologie di cattura direttamente dall'atmosfera. *La relazione è eventualmente corredata di proposte legislative volte a modificare il presente regolamento, se del caso, in linea con un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione valuta inoltre in modo specifico l'impatto del presente regolamento sulla connettività aerea delle regioni e delle isole remote meno collegate, compresi gli effetti sulla disponibilità e sull'accessibilità economica del trasporto aereo da e verso questi territori. La Commissione monitora, valuta e analizza periodicamente i casi di "tankering".*

Ogni anno la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente le proprie conclusioni. Al più tardi entro tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione, sulla base di tali conclusioni, valuta le disposizioni relative al "tankering" e, se del caso, presenta una proposta legislativa per modificarle.

Emendamento 102

Proposta di regolamento Allegato I

Testo della Commissione

Allegato I (quote di volume)

- a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) dal 1° gennaio 2030, una quota minima del 5 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **dello 0,7 %** di carburanti sintetici per l'aviazione;
- c) dal 1° gennaio 2035, una quota minima del 20 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 5 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- d) dal 1° gennaio 2040, una quota minima del 32 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **dell'8 %** di carburanti sintetici per l'aviazione;
- e) dal 1° gennaio 2045, una quota minima del 38 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **dell'11 %** di carburanti sintetici per l'aviazione;
- f) dal 1° gennaio 2050, una quota

Emendamento

Allegato I (quote di volume **armonizzate dell'UE**)

- a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione; **di cui una quota minima dello 0,04 % di carburanti sintetici;**
- b) dal 1° gennaio 2030, una quota minima del 6 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **del 2 %** di carburanti sintetici per l'aviazione;
- c) dal 1° gennaio 2035, una quota minima del 20 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 5 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- d) dal 1° gennaio 2040, una quota minima del 37 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **del 13 %** di carburanti sintetici per l'aviazione;
- e) dal 1° gennaio 2045, una quota minima del 54 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **del 27 %** di carburanti sintetici per l'aviazione;
- f) dal 1° gennaio 2050, una quota

minima **del 63** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del **28** % di carburanti sintetici per l'aviazione.

minima **dell'85** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del **50** % di carburanti sintetici per l'aviazione.

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Allegato II

<i>Testo della Commissione</i>					
Allegato II - Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo					
Aeroporto dell'Unione	Codice ICAO dell'aeroporto dell'Unione	Fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione (in tonnellate)	Carburante per l'aviazione effettivamente e caricato (in tonnellate)	Quantitativo annuo non caricato (in tonnellate)	Quantitativo annuo totale non caricato (in tonnellate)
<i>Emendamento</i>					
Allegato II - Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo					
Aeroporto dell'Unione	Codice ICAO dell'aeroporto dell'Unione	Fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione (in tonnellate <i>di cherosene equivalenti</i>)	Carburante per l'aviazione effettivamente e caricato (in tonnellate <i>di cherosene equivalenti</i>)	Quantitativo annuo non caricato (in tonnellate <i>di cherosene equivalenti</i>)	Quantitativo annuo totale non caricato (in tonnellate <i>di cherosene equivalenti</i>)
<i>Modello 2</i>					
<i>Fornitore di carburante</i>	<i>Quantitativo acquistato (tonnellate di cherosene equivalenti)</i>	<i>Tecnologia di conversione</i>	<i>Caratteristiche</i>	<i>Origine delle materie prime</i>	<i>Emissioni durante il ciclo di vita</i>

MOTIVAZIONE

La presente proposta fa parte del pacchetto "Pronti per il 55 %" che dà attuazione all'obiettivo politico di una riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti del 90 % nel 2050. Il settore dell'aviazione deve fare la sua parte, ma ha bisogno di un approccio su misura, in quanto è particolarmente difficile da decarbonizzare. Il trasporto aereo necessita di fonti energetiche dense e, a causa della mancanza di alternative sostenibili e mature dal punto di vista commerciale per la propulsione degli aeromobili, deve ancora affidarsi ai combustibili fossili.

È pertanto chiaro che i carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) sono un elemento molto importante per la decarbonizzazione del trasporto aereo.

Costruire un valido mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione nell'UE

La produzione dei carburanti sostenibili per l'aviazione è ancora marginale e l'approvvigionamento di tali carburanti è attualmente molto limitato, in parte poiché i SAF sono notevolmente più costosi del kerosene, visti i loro elevati costi di produzione. La domanda di carburante sostenibile per l'aviazione è fiacca in quanto le singole compagnie aeree non possono permettersi questo differenziale di prezzo in un mercato del trasporto aereo internazionale altamente competitivo. Pertanto la proposta della Commissione introduce un obbligo di miscelazione per il settore dell'aviazione al fine di incentivare la diffusione sul mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione. La proposta prevede un obbligo per i fornitori di carburanti di garantire che tutto il carburante messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'UE contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico, e stabilisce un percorso per aumentare gradualmente tale quota dal 2025 al 2050.

Secondo il relatore la creazione di un solido mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione dipenderà in forte misura dalla credibilità e dalla sostenibilità delle disposizioni finali che saranno adottate a norma del presente regolamento.

Ricorda che attualmente nell'UE non vi sono raffinerie di carburanti sostenibili per l'aviazione che operano su scale commerciale e che la capacità totale è molto limitata. La disponibilità di materie prime è un fattore limitante e non esistono soluzioni scalabili. Inoltre la concorrenza tra i settori dell'energia e dei trasporti per l'accesso alle materie prime è destinata ad aumentare. È per questo che il relatore reputa importante mantenere lo stesso obbligo di miscelazione in tutta l'UE. Si vuole evitare una frammentazione del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione nonché una concorrenza per l'accesso alle materie prime che potrebbe provocare una grave mancanza degli approvvigionamenti in alcune regioni dell'Unione, compromettendo le possibilità di decarbonizzazione degli operatori aerei di tali regioni. Inoltre il relatore reputa della massima importanza preservare l'integrità dei mercati dei SAF e del trasporto aereo e a tale proposito gli attuali obiettivi relativi all'obbligo di miscelazione dovrebbe essere lasciati inalterati in quanto rispecchiano la limitata disponibilità di materie prime.

Meccanismo di flessibilità

Per rispondere alle preoccupazioni sollevate dall'industria riguardo all'approvvigionamento e al caricamento del volume stabilito di carburante sostenibile per l'aviazione negli aeroporti

dell'UE come previsto dalla proposta, il relatore introduce un meccanismo di flessibilità. Esso dovrebbe fungere da periodo transitorio per permettere la necessaria flessibilità ai fornitori di carburante e alle compagnie aeree per rispettare l'obbligo di fornire e caricare carburante sostenibile per l'aviazione nel modo più efficace sotto il profilo dei costi ed evitare di imporre inutili oneri alle operazioni del trasporto aereo nei piccoli aeroporti. Il meccanismo di flessibilità durerà 8 anni a decorrere dalla data di applicazione di tali obblighi. Dopo tale periodo i carburanti sostenibili per l'aviazione saranno disponibili nella maggior parte degli aeroporti dell'Unione e saranno caricati dalla maggioranza degli aeromobili che operano a partire dall'Unione.

Incentivare la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione

È essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'UE per quanto riguarda l'uso del carburante per l'aviazione. Attualmente per gli operatori aerei i prezzi del carburante sostenibile per l'aviazione sono proibitivi, il che potrebbe ostacolare la diffusione. Pertanto il relatore ritiene che il sistema di scambio di emissioni dell'UE (ETS) relativo all'aviazione dovrebbe essere utilizzato per incentivare la diffusione del carburante sostenibile per l'aviazione e, in particolare, che una parte del volume totale dei diritti di emissione, entro i limiti del massimale, dovrebbe essere assegnata gratuitamente agli operatori aerei per caricare carburante sostenibile per l'aviazione. Tale disposizione non è intesa a compensare per eccesso o per difetto il caricamento di SAF ma semmai a bilanciare l'iniziale onere economico degli operatori aerei per l'utilizzo dei SAF, finché la produzione di questi ultimi non avrà raggiunto la massa necessaria per far calare i prezzi.

La sicurezza aerea prima di tutto

Per evitare il cosiddetto "tankering", in cui gli operatori aerei caricano più carburante per l'aviazione di quanto necessario in un determinato aeroporto, al fine di evitare il rifornimento totale o parziale in un aeroporto di destinazione dove il carburante è più costoso, il presente regolamento impone a tutti gli operatori aerei, sia dell'UE che dei paesi terzi, di caricare annualmente almeno il 90 % del carburante per l'aviazione necessario presso gli aeroporti da cui decollano. Tuttavia, questa disposizione non dovrebbe compromettere la sicurezza aerea. Per tale motivo, il relatore introduce la possibilità che un operatore aereo possa essere esentato da una sanzione amministrativa se può dimostrare che la sua inosservanza degli obblighi in materia di "tankering" è dovuta a circostanze eccezionali e imprevedibili, al di fuori del suo controllo, i cui effetti non si sarebbero potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Prepararsi alle nuove tecnologie

Se il relatore desidera vedere in futuro nuove tecnologie a emissioni zero, come aeromobili a propulsione ibrida-elettrica e a idrogeno, riconosce altresì che ciò potrebbe non essere commercialmente possibile nel prossimo decennio. Tuttavia il relatore ritiene che dovremmo preparare la diffusione di tali tecnologie quando diventeranno mature e commercialmente disponibili. A tale proposito, il relatore vuole che il presente regolamento contempli già l'elettricità e l'idrogeno. Inserisce una disposizione che garantisce che gli aeroporti adottino tutte le misure necessarie per agevolare un'infrastruttura adeguata per l'idrogeno e la ricarica elettrica per gli aeromobili, conformemente al rispettivo piano di realizzazione del quadro strategico nazionale, come stabilito nella proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi.

Sistema di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali dell'aviazione

La domanda dei consumatori può svolgere un ruolo importante nello sviluppo di un'aviazione più sostenibile. Tuttavia, affinché i consumatori possano compiere una scelta informata, sono necessarie informazioni più solide, affidabili, indipendenti e armonizzate sull'impatto ambientale dei voli. Un sistema di etichettatura, con informazioni chiare e complete, potrebbe fornire la necessaria trasparenza sul mercato al fine di orientare le scelte dei consumatori e incentivare ulteriormente l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e altre misure di sostenibilità da parte degli operatori aerei. In tal senso il relatore desidera incaricare l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) di sviluppare e attuare un sistema basato sul sistema di etichettatura ambientale per il trasporto aereo che comprenda aeromobili, operatori aerei e voli commerciali nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente sul quale l'AESA già lavora.

Fondo per l'aviazione sostenibile

Il successo della transizione verso un'aviazione sostenibile richiede un approccio integrato e risorse adeguate per stimolare l'innovazione e la ricerca, al fine di investire in tecnologie a emissioni zero e infrastrutture sostenibili. A tal fine il relatore introduce la proposta di destinare le entrate derivanti dalle ammende raccolte in virtù del presente regolamento a favore di un nuovo Fondo per l'aviazione sostenibile.

28.4.2022

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Relatore per parere: Nicolás González Casares

BREVE MOTIVAZIONE

L'Unione europea si è impegnata fermamente, attraverso la normativa europea sul clima, a decarbonizzare la sua economia e allineare le sue politiche agli impegni assunti nel quadro dell'accordo di Parigi, dandosi l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 al più tardi.

In tale contesto, il settore dei trasporti è uno dei settori più difficili da decarbonizzare. All'interno dello stesso, l'aviazione affronta particolari difficoltà a causa della sua dipendenza esclusiva dall'energia fossile e delle limitate opzioni tecnologiche disponibili per la riduzione delle emissioni: quasi tutto il carburante per l'aviazione utilizzato nell'UE è cherosene fossile.

Senza ulteriori misure, le emissioni di gas a effetto serra di tale settore continueranno ad aumentare. La connettività aerea è fondamentale per la mobilità dei cittadini dell'Unione e per l'economia europea. Cionondimeno, tutti i modi di trasporto devono integrare i costi ambientali in cui incorrono e le misure da attuare devono mantenere i vantaggi socioeconomici per cittadini e imprese.

Nel breve e medio termine, la soluzione passa per la promozione della sostituzione progressiva dei combustibili fossili per l'aviazione con altri carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF, Sustainable Aviation Fuels). La proposta della Commissione di promuovere l'utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione rivestirà un ruolo fondamentale nella decarbonizzazione del settore. Una normativa ambiziosa sull'incremento dei carburanti per l'aviazione sostenibili e senza emissioni consentirà al settore di contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'Unione e di ridurre la sua dipendenza dai combustibili fossili.

Il relatore accoglie con favore l'impostazione della proposta della Commissione e la considera un buon punto di partenza. Tuttavia, l'obiettivo del relatore è rafforzare ulteriormente l'ambizione climatica della proposta, anche per quanto riguarda gli impatti delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂. Ciò al fine di promuovere carburanti per l'aviazione più sostenibili, migliorare le informazioni e la trasparenza per i consumatori e promuovere l'innovazione nel trasporto aereo a emissioni zero.

Un'iniziativa ReFuelEU Aviation più ambiziosa

Considerando gli impegni climatici dell'Unione, il relatore ritiene che il presente regolamento dovrebbe essere quanto più ambizioso possibile, così da favorire la disponibilità di materie prime sostenibili. Da qui al 2050, tutto il carburante fossile per l'aviazione dovrà essere sostituito da carburanti sostenibili per l'aviazione o da altri vettori energetici basati su energie rinnovabili sostenibili. Per conseguire l'obiettivo del 100 %, sarà necessario incrementare l'obbligo a breve termine. A medio e lungo termine, occorrerà estendere l'obbligo ai carburanti e ai vettori energetici che non sono "drop-in", ad esempio l'idrogeno o l'energia elettrica prodotti a partire da fonti rinnovabili.

Solo carburanti per l'aviazione realmente sostenibili

Il relatore condivide le preoccupazioni della Commissione in merito ai criteri di sostenibilità in base ai quali considerare ammissibili i carburanti sostenibili per l'aviazione. È risaputo che alcune delle materie prime non sono disponibili in quantità sufficienti e che ciò, in assenza di un opportuno adeguamento dei criteri di ammissibilità, può generare effetti perturbatori per la sostenibilità e la biodiversità. Occorre altresì assicurare che esista la materia prima necessaria e che non vi siano problemi di approvvigionamento per gli utilizzi che comportano riduzioni delle emissioni più significative.

I carburanti sintetici "drop in" e, in futuro, l'idrogeno e l'energia elettrica prodotti a partire da fonti rinnovabili dovranno rivestire un ruolo centrale. La loro diffusione costituisce un esito naturale per i cosiddetti "combustibili rinnovabili di origine non biologica" definiti nella direttiva (UE) 2018/2001. Sono particolarmente importanti per settori che incontrano difficoltà nell'elettrificazione. La produzione di tali carburanti a partire dall'energia elettrica rinnovabile aggiuntiva nell'UE ha un elevato potenziale di abbattimento delle emissioni.

Impatti climatici delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂

Si stima che gli impatti climatici dell'aviazione che derivano da emissioni di sostanze diverse dalla CO₂ siano almeno tanto importanti quanto quelli connessi al biossido di carbonio. Il relatore ritiene che il presente regolamento dovrebbe tener conto anche di tali impatti, realizzando una valutazione e, se del caso, elaborando una futura proposta legislativa.

Informazioni e trasparenza per i viaggiatori

Una maggiore trasparenza sull'impronta ambientale dei servizi di trasporto aereo consentirebbe ai cittadini di prendere decisioni informate sulle loro esigenze di trasporto. Il relatore ritiene che tale normativa dovrebbe promuovere la creazione di un'etichetta che fornisca questo tipo di informazioni.

Voli a corto raggio più sostenibili

I voli a corto raggio presentano un maggiore potenziale in termini di utilizzo di carburanti sostenibili e con tecnologie innovative. Inoltre, tenendo conto delle misure che diversi Stati membri stanno valutando per far fronte alle emissioni prodotte da questa tipologia di voli, il relatore ritiene che il presente regolamento costituisca un'opportunità per promuovere misure a livello dell'UE in modo armonizzato.

Cooperazione internazionale

Il presente regolamento può fungere da esempio, a livello globale, di modalità concrete di lotta alle emissioni nel settore dell'aviazione attraverso una normativa ambiziosa e coerente, che potrebbe anche aiutare l'ICAO a rafforzare le sue misure di riduzione delle emissioni.

ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
Airlines for Europe (A4E)
Carbon Engineering
CO2 Value Europe
DHL Group
ECODES
ePURE
European Commission (DG MOVE)
European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA)
Hydrogen Europe
International Air Transport Association (IATA)
International Council on Clean Transportation (ICCT)
LanzaJet
Lufthansa Group
NESTE
Rolls-Royce
SAFRAN
Shell
Transport & Environment

EMENDAMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo **cruciale** nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più **efficienti e** dinamici dell'economia dell'Unione. È stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, **in particolare sul** mercato interno **dell'aviazione** dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

Emendamento

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo **importante** nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più dinamici dell'economia dell'Unione. È stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini. **Il settore dei trasporti ha contribuito a promuovere la coesione, ridurre le disparità regionali e rafforzare la connettività e l'accesso al** mercato interno dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione. **Tuttavia, ha anche rappresentato una delle fonti di emissioni di gas serra in più rapida crescita nell'Unione.**

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Una delle sfide principali che il settore dei trasporti, compreso il trasporto aereo, si trova ad affrontare è la necessità

di ridurre significativamente le proprie emissioni e diventare più sostenibile. Nel 2018 il settore del trasporto aereo è stato responsabile di oltre il 13 % di tutte le emissioni di gas a effetto serra dell'UE provenienti dai trasporti e di circa il 3,6 % delle emissioni totali dell'UE.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 ter) Per rispettare gli impegni assunti nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici^{1bis} (di seguito "accordo di Parigi"), nel giugno 2021 l'Unione ha adottato il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1ter} ("normativa europea sul clima") che stabilisce l'obiettivo di neutralità climatica al più tardi entro il 2050 e un obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Di conseguenza, sono necessari diversi strumenti strategici per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici, compreso il settore dell'aviazione. Attualmente le operazioni di trasporto aereo nell'Unione dipendono esclusivamente – per più del 99 % – dal carboturbo di origine fossile e il crescente numero di passeggeri ha determinato un rapido aumento delle emissioni nette del settore. Dal 1990 il traffico aereo totale di passeggeri in Europa è più che raddoppiato. Senza un ulteriore intervento a livello di Unione, si prevede che l'aviazione continui ad essere quasi del tutto dipendente dal carboturbo fossile entro il 2050 e che le emissioni di CO₂ dell'Unione prodotte da tale settore aumentino del 17 % entro il 2030 e di poco più del 20 % entro il 2050, rispetto al

2015, percentuali molto distanti dall'obiettivo dell'Unione di ridurre di almeno il 55 % entro il 2030 le emissioni di gas a effetto serra e di raggiungere la neutralità climatica al più tardi entro il 2050. Per invertire tale tendenza e sostenere la decarbonizzazione del settore dell'aviazione, è necessario un intervento volto a intensificare la diffusione e l'approvvigionamento di combustibili sostenibili per l'aviazione.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e ***apportare i necessari adeguamenti*** per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività e sicurezza.

Emendamento

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e ***adottare le misure necessarie*** per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, ***in particolare quello di raggiungere la neutralità climatica al più tardi entro il 2050***, con elevati livelli di connettività e sicurezza.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 2 ter (nuovo)

(2 ter) Oltre ai suoi effetti sul riscaldamento climatico, l'aviazione, compresi i motori degli aeromobili e le operazioni a terra, ha impatti negativi sulla qualità dell'aria. Diversi studi hanno dimostrato effetti a breve e lungo termine dell'esposizione a particelle ultrafini, tra cui mortalità, cardiopatia cardiovascolare, ischemica e morbilità polmonare.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nonché da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi.

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nonché da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi. ***È quindi importante che, oltre alle misure interne, l'Unione promuova cambiamenti nei quadri normativi e di bilancio globali in materia di aviazione, conformemente all'accordo di Parigi e al principio "chi inquina paga".***

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

(3 bis) Per rispettare i suoi impegni di neutralità in termini di emissioni di carbonio entro il 2050, il settore dell'aviazione ha bisogno di un approccio globale e di riduzioni delle emissioni, a partire dalla diffusione su larga scala di carburanti sostenibili e da aeromobili a zero emissioni in futuro, ma anche di una riduzione della sua impronta ambientale al suolo, dato che le attrezzature delle piste rappresentano il 4 % delle emissioni di CO₂ di un aeroporto. Pertanto, gli operatori aerei che utilizzano aeromobili non alimentati da idrogeno o elettricità dovrebbero essere tenuti a utilizzare l'energia elettrica fornita dall'aeroporto per i loro aeromobili in stazionamento, non appena sia disponibile l'infrastruttura necessaria, conformemente ai requisiti stabiliti dal regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi [regolamento AFIR]. È altresì importante che gli operatori aerei si adoperino per utilizzare, ove disponibile, energia elettrica fornita da veicoli elettrici aeroportuali terrestri e/o da un'unità di alimentazione ausiliaria per le operazioni di rullaggio, pushback e traino.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato

Emendamento

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici ***a livello mondiale e*** in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro

in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, esse rischiano di porre gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei ed avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre

strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari **regole e** opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, esse rischiano di porre gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

Emendamento

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei ed avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato, **come pure sull'accessibilità economica del trasporto aereo per i cittadini, limitando così le loro opportunità di mobilità**. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono

compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo.

in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche *negative* al fine di evitare *la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e altri* inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.

Emendamento

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre *sia* le emissioni di carbonio *sia le emissioni diverse dalla CO₂* degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione *ed eventualmente a livello globale, che garantiscano che i costi delle emissioni del settore siano pienamente internalizzati*. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

(6 bis) Il principio generale dell'efficienza energetica al primo posto dovrebbe essere preso in considerazione in tutti i settori, andando oltre il settore energetico, ivi inclusi il trasporto su strada, la navigazione e l'aviazione. Una migliore efficienza delle operazioni di trasporto aereo potrebbe ridurre in misura significativa le emissioni dell'aviazione a breve termine. L'attuazione del cielo unico europeo potrebbe portare a una riduzione del 10 % delle emissioni di CO₂. I miglioramenti dell'efficienza operativa e delle infrastrutture, nonché altre misure che promuovano il trasferimento modale, potrebbero ridurre ulteriormente le emissioni del settore e dovrebbero essere incoraggiati.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 7

(7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. La decarbonizzazione del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie dovrebbero

(7) Per conseguire la neutralità climatica, il Green Deal europeo stabilisce la necessità di ridurre le emissioni del settore dei trasporti del 90 % entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990. A tal riguardo, la comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. La decarbonizzazione del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione hanno contribuito a ridurre

contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano **l'unica** soluzione per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli, non solo a corto raggio, già nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato.

considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni, **e mentre le nuove tecnologie aeronautiche a emissioni zero quali gli aeromobili alimentati a idrogeno o a energia elettrica possono svolgere un ruolo importante nell'aviazione commerciale nel medio e lungo termine**, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano **la principale** soluzione per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli, non solo a corto raggio, già nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato **e deve essere promosso**.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) È importante che tutti i modi di trasporto competano in condizioni di parità, tenendo debitamente conto delle esternalità negative. Nel contempo, occorre garantire che, ove possibile, venga utilizzato il modo di trasporto più sostenibile sia per i passeggeri che per le merci. Onde aiutare l'Unione a raggiungere i propri obiettivi generali di riduzione delle emissioni, vi è una necessità particolare di un trasferimento

modale. Laddove esistano alternative sostenibili, i voli a corto raggio potrebbero essere soggetti a misure supplementari volte a incentivare l'uso di modi di trasporto più sostenibili. Tuttavia, è importante che le misure relative ai voli a corto raggio tengano conto delle alternative disponibili, prestando una particolare attenzione a talune regioni periferiche dell'Unione in cui potrebbero non esistere alternative sostenibili. La Commissione dovrebbe valutare gli impatti ambientali e climatici nonché della fattibilità tecnica ed economica dell'introduzione di requisiti specifici per i voli a corto raggio atti a ridurre tali impatti, come ad esempio la fissazione di quote minime più elevate per i carburanti sostenibili per l'aviazione, tenendo conto dei modi alternativi di trasporto collettivo disponibili per coprire tali servizi in modo economicamente accessibile in un periodo di tempo competitivo. La Commissione dovrebbe corredare, se del caso, tale valutazione di una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. ***I carburanti sostenibili per l'aviazione*** sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. ***Si prevede che essi rappresenteranno una***

Emendamento

(8) ***Il presente regolamento mira a introdurre una definizione comune di carburanti sostenibili per l'aviazione quali combustibili ottenuti a partire da fonti rinnovabili. Attualmente, i più comuni*** carburanti sostenibili per l'aviazione sono liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili ***"drop-in"*** per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. ***Essi*** sono tecnologicamente pronti a

parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio e lungo termine. Inoltre, con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂.

Altre fonti di energia alternative per la propulsione degli aeromobili, come l'elettricità o l'idrogeno liquido, dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio.

svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Altre fonti di energia alternative per la propulsione degli aeromobili, come l'elettricità o l'idrogeno liquido ***ottenuti da fonti rinnovabili***, dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio. ***Il presente regolamento dovrebbe inoltre tenere conto di tali vettori energetici, promuovendone l'accelerazione. Pertanto, la definizione di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere estesa anche ai carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica, compreso l'idrogeno, e all'energia elettrica ottenuta da fonti rinnovabili. Ciò consentirà di contabilizzare le fonti energetiche per nuovi percorsi di propulsione, come l'idrogeno e l'energia elettrica rinnovabili, ai fini dell'obbligo relativo ai carburanti sostenibili per l'aviazione, creando così incentivi per l'innovazione tecnologica e industriale nell'Unione. A lungo termine, i carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbero sostituire i combustibili fossili convenzionali per l'aviazione.***

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Sebbene l'obbligo di miscelazione si applichi a tutte le rotte originanti dagli aeroporti dell'Unione, comprese le rotte attraverso aeroporti al di fuori dell'Unione, l'obbligo si applicherà solo al traffico della prima tratta verso un aeroporto di paesi terzi, ma non alla tratta successiva verso la destinazione finale. La Commissione dovrebbe pertanto monitorare e valutare la necessità di misure volte a evitare la potenziale

rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e potenziali svantaggi competitivi per i voli in partenza da un aeroporto dell'Unione con destinazione finale in paesi terzi in cui non esistono obblighi di miscelazione equivalenti a quelli stabiliti nel presente regolamento.

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Considerando 10

Testo della Commissione

(10) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati dall'ICAO, la quale stabilisce in particolare requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione da utilizzare sui voli disciplinati dal regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. Tuttavia, per il momento, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento

(10) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati dall'ICAO, la quale stabilisce in particolare requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione da utilizzare sui voli disciplinati dal regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA), ***quali ad esempio i requisiti di sostenibilità per i carburanti ammissibili al regime CORSIA adottati dal Consiglio dell'ICAO nel novembre 2021.*** Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. ***È quindi importante che l'Unione sostenga i propri sforzi in seno all'ICAO e si impegni per un sistema globale ambizioso che promuova l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e preveda condizioni di parità sul piano internazionale.*** Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. Tuttavia, per il

momento, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) *L'Unione dovrebbe pertanto incoraggiare i paesi terzi, soprattutto i suoi vicini, ad adottare obblighi analoghi per i carburanti sostenibili per l'aviazione nel quadro di accordi aerei bilaterali, al fine di garantire condizioni di parità per i voli internazionali a lungo raggio. A tal fine, i carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbero essere oggetto di dialoghi in materia di energia e trasporti.*

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

Emendamento

(12) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato interno dell'aviazione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato interno dell'aviazione dell'UE. Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato dell'aviazione, a impedire eventuali distorsioni della concorrenza tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei.

(12) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato interno dell'aviazione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato interno dell'aviazione dell'UE, ***promuovendo al contempo i carburanti rinnovabili sostenibili nel settore dell'aviazione.*** Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato dell'aviazione ***dell'Unione***, a impedire eventuali distorsioni della concorrenza tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare

costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei **e a incentivare l'innovazione e la produzione nell'Unione.**

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Il presente regolamento mira **in primo luogo a istituire** un quadro che ripristini e mantenga condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo per quanto riguarda l'uso dei carburanti per l'aviazione. Tale quadro dovrebbe evitare requisiti divergenti nell'Unione che aggraverebbero le pratiche di rifornimento distorsive della concorrenza tra gli operatori aerei o porrebbero alcuni aeroporti in condizioni di svantaggio nella concorrenza con altri. **In secondo luogo mira a dotare il mercato dell'aviazione dell'UE di norme rigorose per garantire che negli aeroporti dell'UE possano essere introdotte quote sempre maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione senza effetti negativi sulla competitività del mercato interno dell'aviazione dell'UE.**

Emendamento

(13) Il presente regolamento mira **a ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione attraverso norme rigorose che garantiscano il ricorso a quote crescenti di carburanti sostenibili nell'aviazione, assicurando al contempo la competitività del mercato interno dell'aviazione dell'UE. Esso istituisce** un quadro che ripristini e mantenga condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo per quanto riguarda l'uso dei carburanti per l'aviazione. Tale quadro dovrebbe evitare requisiti divergenti nell'Unione che aggraverebbero le pratiche di rifornimento distorsive della concorrenza tra gli operatori aerei o porrebbero alcuni aeroporti in condizioni di svantaggio nella concorrenza con altri.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale. Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili quali gli aeromobili militari e gli aeromobili

Emendamento

(15) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale, **compresi i voli nell'ambito dell'aviazione d'affari.** Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili

impegnati in operazioni umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché in operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'UE. ***Allo stesso tempo, al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni dell'UE, è importante evitare di imporre oneri eccessivi alle operazioni di trasporto aereo nei piccoli aeroporti. È opportuno definire una soglia di traffico aereo annuale di passeggeri e merci, al di sotto della quale gli aeroporti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del presente regolamento; tuttavia, l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe comprendere almeno il 95% del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti dell'Unione. Per gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio dell'UE.***

quali gli aeromobili militari e gli aeromobili impegnati in operazioni umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché in operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'UE. ***È quindi opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio dell'UE. Allo stesso tempo, dovrebbe coprire progressivamente tutti gli aeroporti dell'Unione, con aeroporti in cui il traffico passeggeri e il traffico merci annuali superano rispettivamente 700 000 passeggeri o 20 000 tonnellate, a partire dal 2025 e aeroporti al di sotto di tali soglie a partire dal 2035, ad eccezione di quelli situati in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tuttavia, le operazioni di trasporto aereo effettuate presso aeroporti che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento potrebbero essere incoraggiate a ottemperare agli obblighi dello stesso su base volontaria.***

Emendamento 21

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) È importante provvedere affinché le regioni dell'Unione più isolate e con un numero inferiore di modi di trasporto alternativi non siano colpite in modo sproporzionato dagli obblighi derivanti dal presente regolamento e affinché sia garantito l'accesso delle suddette regioni ai beni e servizi essenziali.

Emendamento 22

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con **un elevato potenziale di sostenibilità**, maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future. Questo dovrebbe sostenere la creazione di mercati dei carburanti innovativi e competitivi e dovrebbe garantire, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di carburanti sostenibili per l'aviazione, per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. A tal fine dovrebbero essere ammissibili i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i carburanti sintetici per l'aviazione. Sono **essenziali** in particolare i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE)

(16) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future, **dando la priorità ai carburanti con il più elevato potenziale di sostenibilità**. Questo dovrebbe sostenere la creazione di mercati dei carburanti innovativi e competitivi e dovrebbe garantire, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di carburanti sostenibili per l'aviazione, per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. A tal fine dovrebbero essere ammissibili i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i carburanti sintetici per l'aviazione. Sono **importanti** in particolare i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato

2018/2001, in quanto la loro tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per decarbonizzare il trasporto aereo già a breve termine.

IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la loro tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per decarbonizzare il trasporto aereo già a breve termine. *Tuttavia, il loro potenziale risulta limitato da costrizioni inerenti alla disponibilità delle materie prime, mentre la loro catena di fornitura e la loro raccolta non sono sempre tracciate in modo adeguato. La direttiva (UE) 2018/2001 limita tali materie prime. I biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001 che sono conteggiati ai fini dell'attuale obbligo relativo ai carburanti sostenibili per l'aviazione sono soggetti al massimale fissato dalla suddetta direttiva per il conteggio tali biocarburanti ai fini dell'obiettivo relativo alle energie rinnovabili nel settore dei trasporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto riflettere il massimale fissato nella direttiva (UE) 2018/2001.*

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) Come indicato nella relazione della Commissione del 23 dicembre 2020 dal titolo "Analisi aggiornata degli impatti sul clima del trasporto aereo connessi alle emissioni di gas diversi dalla CO₂ e potenziali misure politiche ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 4, della direttiva sul sistema di scambio di quote di emissione dell'UE", si stima che gli impatti climatici delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂ che derivano dalle attività dell'aviazione siano almeno tanto importanti quanto quelli connessi alla CO₂ e dovrebbero pertanto essere ridotti con urgenza. Ridurre il tenore di aromatici e di zolfo

nei carburanti fossili convenzionali non solo apporterebbe benefici climatici riducendo il riscaldamento prodotto dalla scia di condensazione in alta quota, ma migliorerebbe anche la qualità dell'aria all'interno e nei pressi degli aeroporti riducendo gli ossidi di zolfo, il particolato causato dallo zolfo e la fuliggine. Diminuire la quantità di aromatici e di zolfo migliorerebbe inoltre la qualità del combustibile, grazie alla maggiore densità energetica e alle minori esigenze di manutenzione a causa dei minori livelli di fuliggine. Pertanto, con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂. Il presente regolamento dovrebbe contribuire a mitigare gli impatti del trasporto aereo connessi alle emissioni di gas diversi dalla CO₂. Pertanto, al fine di ottenere maggiori informazioni su tali impatti e sulle possibili misure strategiche, i fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero essere tenuti a monitorare e comunicare il tenore di aromatici e di zolfo presente in tutti i lotti di carburante convenzionale per l'aviazione immessi sul mercato dell'Unione e a riferire tali livelli su base trimestrale sia all'Agenzia che alla Commissione. La Commissione dovrebbe inoltre pubblicare entro la fine del 2025 una relazione in cui esplora soluzioni per ottimizzare il tenore di idrocarburi aromatici e di zolfo nel carboturbo. Tale relazione dovrebbe basarsi sulle migliori conoscenze scientifiche e sulle migliori opzioni tecnologiche e operative disponibili e garantire livelli elevati di sicurezza e protezione. Se del caso la Commissione, sulla base di tale relazione, dovrebbe presentare una proposta legislativa che preveda un percorso volto a ridurre in maniera significativa il tenore

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001¹².

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

Emendamento

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza **giuridica** agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento, **evitando gli impatti negativi sull'utilizzo del suolo e sulla biodiversità**. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001¹².

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

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento

Emendamento

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento

dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati. Esso sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei *prodotti* più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future *delle tecnologie dei carburanti*, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente

dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati. Esso sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei *carburanti* più sostenibili e innovativi *con una significativa capacità di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra* e con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al

regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. **Altri tipi di carburanti sintetici, come i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio che consentono elevate riduzioni di gas a effetto serra, potrebbero essere presi in considerazione ai fini dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento nel corso di future revisioni, qualora tali combustibili siano definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.**

prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. **Inoltre, i carburanti sintetici per aviazione con CO₂ ottenuta dalla cattura direttamente dall'atmosfera possono svolgere un ruolo importante nella decarbonizzazione, data la loro capacità di ottenere carbonio in modo sostenibile, e dovrebbero essere ulteriormente incentivati, in modo da dare la preferenza al carbonio proveniente dalla cattura direttamente dall'atmosfera nei carburanti sintetici per l'aviazione che richiedono carbonio.**

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

(20) È essenziale garantire che **il** mercato dell'aviazione **possa** essere **rifornito** senza intoppi con le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento. A tal fine occorre prevedere un lasso di tempo sufficiente per consentire all'industria dei carburanti rinnovabili di sviluppare di conseguenza la capacità di produzione. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe diventare obbligatorio a partire dal 2025. Analogamente, al fine di fornire certezza giuridica e prevedibilità al mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso una capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero restare stabili per un lungo periodo di tempo.

Emendamento

(20) È essenziale garantire che **tutti gli aeroporti nel** mercato dell'aviazione **possano** essere **riforniti** senza intoppi con le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento **e senza inficiare altri utilizzi più sostenibili di tali materie prime**. A tal fine occorre prevedere un lasso di tempo sufficiente per consentire all'industria dei carburanti rinnovabili di sviluppare di conseguenza la capacità di produzione. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe diventare obbligatorio a partire dal 2025. Analogamente, al fine di fornire certezza giuridica e prevedibilità al mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso una capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero restare stabili per un lungo periodo di tempo. **Tuttavia, gli obiettivi provvisori dovrebbero essere rivisti in futuro, se del caso, alla luce**

dell'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e degli impegni assunti dall'Unione in materia di clima e ambiente, come pure della disponibilità delle materie prime e dei volumi di produzione.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Considerando 21

Testo della Commissione

(21) L'introduzione e il maggiore utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione potrebbero inasprire le pratiche di "tankering" a seguito dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Le pratiche di "tankering" non sono sostenibili e dovrebbero essere evitate in quanto compromettono gli sforzi dell'Unione volti a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Tali pratiche sono contrarie agli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo in quanto un maggiore peso dell'aeromobile aumenta il consumo di carburante e le relative emissioni di un determinato volo. Il "tankering" mette inoltre a rischio le condizioni di parità nell'Unione tra operatori aerei e tra aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli operatori aerei di rifornirsi prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione. La quantità di carburante caricata prima delle partenze da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto, tenendo conto della necessaria conformità alle norme di sicurezza in relazione al carburante. La prescrizione garantisce che pari condizioni per le operazioni nell'Unione si applichino allo stesso modo agli operatori dell'Unione e agli operatori stranieri, garantendo nel contempo un

Emendamento

(21) L'introduzione e il maggiore utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione potrebbero inasprire le pratiche di "tankering" a seguito dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Le pratiche di "tankering" non sono sostenibili e dovrebbero essere evitate in quanto compromettono gli sforzi dell'Unione volti a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Tali pratiche sono contrarie agli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo in quanto un maggiore peso dell'aeromobile aumenta il consumo di carburante e le relative emissioni di un determinato volo. Il "tankering" mette inoltre a rischio le condizioni di parità nell'Unione tra operatori aerei e tra aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli operatori aerei di rifornirsi prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione. ***Tuttavia, dovrebbe essere prevista una deroga alla restrizione del "tankering" in caso di circostanze eccezionali, come la chiusura di spazio aereo o di aeroporti, negli aeroporti di destinazione che impedirebbero il rifornimento.*** La quantità di carburante caricata prima delle partenze da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto, tenendo conto della necessaria conformità alle

elevato livello di tutela dell'ambiente. Poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando nel contempo le pratiche di "tankering".

norme di sicurezza in relazione al carburante. La prescrizione garantisce che pari condizioni per le operazioni nell'Unione si applichino allo stesso modo agli operatori dell'Unione e agli operatori stranieri, garantendo nel contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente **ed evitando la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio**. Poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando nel contempo le pratiche di "tankering". **Al fine di garantire condizioni di parità, la Commissione dovrebbe monitorare, valutare e riferire periodicamente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai casi di "tankering" e presentare, se del caso, una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento.**

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) Gli aeroporti contemplati dal presente regolamento dovrebbero garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. Se necessario, l'Agenzia dovrebbe poter chiedere a un aeroporto dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo

Emendamento

(22) Gli aeroporti contemplati dal presente regolamento dovrebbero garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. **Gli aeroporti dovrebbero altresì adottare tutte le misure necessarie per lo sviluppo di un'infrastruttura per carburanti alternativi per la ricarica elettrica e di idrogeno degli aeromobili, conformemente al rispettivo piano di realizzazione del quadro strategico**

dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.

nazionale, come stabilito nella proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi. Se necessario, l'Agenzia ***dell'Unione europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia)*** dovrebbe poter chiedere a un aeroporto dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) Molti aeroporti dell'Unione ricevono il carburante per l'aviazione principalmente attraverso oleodotti da raffinerie o da stazioni di miscelazione, dove occorre che avvenga la miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione per soddisfare le specifiche di sicurezza e sostenibilità. La fornitura di carburanti per l'aviazione sostenibili agli aeroporti dell'Unione in quantità sufficienti a ottemperare alle disposizioni di cui all'allegato I con mezzi alternativi, come mezzi su strada/camion, dalle raffinerie e dalle stazioni di miscelazione sarebbe controproducente a livello logistico e pratico, nonché dal punto di vista dei costi e delle sanzioni per la CO₂. Sarebbe fondamentale utilizzare tali oleodotti oltre a quelli di proprietà dei fornitori di carburanti, laddove esistano, nonché le strutture ferroviarie già presenti, per

fornire i carburanti sostenibili per l'aviazione minimi previsti a norma del presente regolamento.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) Il presente regolamento dovrebbe promuovere una maggiore trasparenza circa l'impronta ambientale dell'aviazione. Occorrerebbe fornire informazioni agli utenti dei servizi dell'aviazione in merito alle emissioni prodotte dagli aeromobili durante il ciclo di vita nonché all'utilizzo di carburanti alternativi sostenibili, così che essi possano prendere decisioni informate sulle loro esigenze di trasporto e sui relativi impatti ambientali. A tal fine, occorrerebbe istituire un sistema di etichettatura globale dell'UE per le prestazioni ambientali dell'aviazione, così da fornire agli utenti dei servizi dell'aviazione informazioni chiare e di facile comprensione circa le prestazioni ambientali di un volo, nonché informazioni sulle emissioni tipiche di gas a effetto serra di modi di trasporto alternativi, promuovendo nel contempo un mercato unico integrato e condizioni di parità. Per la creazione del sistema di etichettatura di cui sopra, si potrebbe fare riferimento alle attività esistenti e attualmente in corso a livello dell'Unione e ad altri livelli.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Considerando 28 bis (nuovo)

(28 bis) Le entrate generate dal pagamento delle sanzioni dovrebbero essere utilizzate per sostenere progetti comuni, in particolare progetti transfrontalieri, finalizzati alla rapida produzione e diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione, tenendo conto di un'ampia copertura geografica, al fine di promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore del trasporto aereo, compresi lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione di tecnologie aeronautiche innovative che hanno le potenzialità per conseguire riduzioni significative delle emissioni. Tali entrate dovrebbero inoltre sostenere la riconversione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori. A tal fine, le summenzionate entrate dovrebbero essere assegnate al fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{1bis}.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) È opportuno prevedere un periodo transitorio **di cinque anni** per consentire ai fornitori di carburante per l'aviazione, agli aeroporti e agli operatori aerei dell'Unione di effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo il carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione può essere utilizzato per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale

Emendamento

(31) È opportuno prevedere un periodo transitorio per consentire ai fornitori di carburante per l'aviazione, agli aeroporti, **ai prestatori di servizi di assistenza carburante a terra** e agli operatori aerei dell'Unione di effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo il carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione può essere utilizzato per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di

per l'aviazione in altri aeroporti.

carburante convenzionale per l'aviazione in altri aeroporti.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 bis) *Al fine di conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione per il 2030 e il 2050 nonché l'obiettivo di 1,5 °C dell'accordo di Parigi, la Commissione dovrebbe elaborare una tabella di marcia sulle modalità e sulle tempistiche di conseguimento di un trasporto aereo privo di combustibili fossili.*

Emendamento 34

Proposta di regolamento Considerando 31 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 ter) *La transizione verso carburanti sostenibili per l'aviazione avrà anche l'effetto secondario di ridurre la dipendenza dalle importazioni di combustibile fossile da paesi terzi, aumentando così la sicurezza energetica dell'Unione. La necessità di questa azione è solo accentuata dall'attuale situazione politica internazionale.*

Emendamento 35

Proposta di regolamento Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme armonizzate sulla diffusione e sulla

Il presente regolamento stabilisce norme armonizzate sulla diffusione e sulla

fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione.

fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione, ***anche imponendo ai fornitori di carburante per l'aviazione l'obbligo di fornire una quota di carburante sostenibile per l'aviazione, l'obbligo di rifornimento per gli operatori aerei e l'obbligo per gli aeroporti dell'Unione e per i prestatori di servizi di assistenza carburante a terra di fornire l'infrastruttura necessaria.***

Emendamento 36
Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Emendamento

Il presente regolamento si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione, ***ai prestatori di servizi di assistenza carburante a terra*** e ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Emendamento 37
Proposta di regolamento
Articolo 3 – trattino 1

Testo della Commissione

— "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 2, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, ***in cui, nel periodo di riferimento, il traffico passeggeri è stato superiore a 1 milione di passeggeri o il traffico merci è stato superiore a 100 000 tonnellate, e*** che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

Emendamento

— "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

¹³ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

¹³ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Emendamento 38

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 2

Testo della Commissione

— "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno **729** voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

Emendamento

— "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno **52** voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

— ***"volo da diporto privato":
l'impiego di un aeromobile per finalità
personali o ricreative non associate a un
uso commerciale o professionale;***

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"prestatore di servizi di assistenza
carburante a terra": un prestatore di
servizi di assistenza a terra quale definito
al punto 7 dell'allegato della direttiva
96/67/CE, responsabile dell'infrastruttura
necessaria per la consegna, il
magazzinaggio e il rifornimento di
carburanti sostenibili per l'aviazione;***

Emendamento 41

Proposta di regolamento
Articolo 3 – trattino 5

Testo della Commissione

— "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione **"drop-in"**, ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva;

Emendamento

— "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione, ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva;

Emendamento 42

Proposta di regolamento
Articolo 3 – trattino 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- **"cattura direttamente dall'atmosfera": il processo attraverso il quale la CO₂ è catturata direttamente dall'aria ambiente e non da fonti puntuali;**

Emendamento 43

Proposta di regolamento
Articolo 3 – trattino 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- **"energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili", o "energia elettrica rinnovabile": energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili quale definita all'articolo 2, secondo comma,**

punto 1, della direttiva (UE) 2018/2001;

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 8

Testo della Commissione

— "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel settore dell'aviazione;

Emendamento

— "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti **liquidi o gassosi** rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, **o energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili quale definita all'articolo 2, secondo comma, punto 1, della direttiva (UE) 2018/2001**, utilizzati nel settore dell'aviazione;

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 13

Testo della Commissione

— "fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione": il quantitativo di carburante per l'aviazione necessario per operare tutti i voli di trasporto aereo commerciale di un operatore aereo, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

Emendamento

— "fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione": il quantitativo di carburante per l'aviazione, **compreso il combustibile per il volo (trip fuel) e il combustibile per il rullaggio (taxi fuel)**, necessario per operare tutti i voli di trasporto aereo commerciale di un operatore aereo, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 14

Testo della Commissione

— "quantitativo annuo non caricato": la differenza tra il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e il quantitativo effettivamente caricato da un operatore aereo prima dei voli in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

Emendamento

— "quantitativo annuo non caricato": la differenza tra il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, **compreso il combustibile per il volo (trip fuel) e il combustibile per il rullaggio (taxi fuel)**, e il quantitativo effettivamente caricato da un operatore aereo prima dei voli in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

Emendamento 47

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione

I fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Emendamento

I fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I, **e conformemente al seguente calendario:**

i) gli aeroporti dell'Unione in cui il traffico passeggeri era superiore a 700 000 passeggeri o in cui il traffico merci era superiore a 20 000 tonnellate all'entrata in vigore del presente regolamento, a decorrere dal 1° gennaio 2025;

ii) gli aeroporti dell'Unione in cui il traffico passeggeri era inferiore a 700 000 passeggeri o in cui il traffico merci era inferiore a 20 000 tonnellate all'entrata in vigore del presente regolamento, a decorrere dal 1° gennaio 2035.

Per soddisfare le quote minime di cui al primo comma, i biocarburanti prodotti

dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001 non devono rappresentare più dell'1,7 % del totale del carburante per l'aviazione fornito.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Fatta salva l'applicazione dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4, se, per un determinato periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, nel periodo di riferimento successivo esso integra almeno la parte di quota non fornita.

Emendamento

Fatta salva l'applicazione dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4, se, per un determinato periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, ***riferisce all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea le motivazioni della mancata fornitura delle quote minime e*** nel periodo di riferimento successivo esso integra almeno la parte di quota non fornita.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 bis

Misure di riduzione degli effetti dell'aviazione connessi alle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂

Entro il 1° gennaio 2025 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta percorsi volti a ottimizzare il tenore di aromatici e zolfo nel carburante per aviazione fornito nell'Unione al fine di ridurre le emissioni sulla base delle migliori conoscenze scientifiche e delle migliori opzioni tecnologiche e operative

disponibili, nonché tenendo conto delle informazioni raccolte a norma dell'articolo 9. Se del caso, la Commissione correda la suddetta relazione di una proposta legislativa che preveda un percorso volto a ridurre in maniera significativa il tenore di idrocarburi aromatici e di zolfo nel carburante per l'aviazione.

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 ter

Misure relative ai voli a corto raggio

Entro il 1° luglio 2023 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione degli impatti ambientali e climatici, compresa una valutazione del ciclo di vita, nonché della fattibilità tecnica ed economica dell'introduzione di requisiti specifici per i voli a corto raggio atti a ridurre tali impatti, compresa la fissazione di quote minime più elevate per i carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'articolo 4 per dette tipologie di voli, tenendo conto dei modi alternativi di trasporto collettivo disponibili per coprire tali servizi in modo economicamente accessibile e in un periodo di tempo competitivo.

La Commissione include in tale relazione un elenco di tutti i voli a corto raggio che sono partiti da un aeroporto dell'Unione nell'anno precedente e per i quali esiste un modo di trasporto alternativo sostenibile in modo economicamente accessibile e in un periodo di tempo competitivo. L'elenco è inoltre messo a disposizione su un sito web accessibile al pubblico ed è regolarmente aggiornato.

Se del caso, la Commissione correda la suddetta relazione di una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento per quanto riguarda la fissazione di requisiti specifici per i voli a corto raggio.

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato da un determinato operatore aereo in un determinato aeroporto dell'Unione deve corrispondere ad almeno il 90% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

Emendamento

Il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato da un determinato operatore aereo in un determinato aeroporto dell'Unione deve corrispondere ad almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, *tenendo conto della necessaria conformità alle norme di sicurezza in relazione al carburante.*

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 5 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Un operatore aereo può derogare all'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, in caso di circostanze eccezionali, come la chiusura di spazio aereo o di aeroporti, negli aeroporti di destinazione che impedirebbero il rifornimento. L'operatore aereo fornisce alle autorità competenti prove documentali di tali circostanze eccezionali. Alla Commissione è conferito il potere, mediante un atto delegato conformemente all'articolo 13 ter, di integrare il presente regolamento stabilendo disposizioni dettagliate sugli eventi che possono essere considerati eccezionali e sul formato delle

informazioni che un operatore aereo deve rispettare nel fornire le prove richieste.

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 5 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il 2026 e, successivamente, a cadenza annuale, la Commissione controlla, valuta e riferisce annualmente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai casi di "tankering". Sulla base di tali valutazioni, la Commissione può presentare, se del caso, una proposta legislativa volta a modificare il presente regolamento.

Emendamento 54

Proposta di regolamento Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 5 bis

Obblighi di alimentazione per gli operatori aerei

Gli operatori aerei che utilizzano aeromobili non alimentati da idrogeno o elettricità assicurano che i loro aeromobili in stazionamento siano alimentati da energia elettrica fornita negli aeroporti, non appena sia disponibile l'infrastruttura necessaria, conformemente ai requisiti stabiliti all'articolo 12 del regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi [regolamento AFIR].

Emendamento 55

Proposta di regolamento
Articolo 6 – titolo

Testo della Commissione

Obblighi **degli aeroporti dell'Unione** di fornire l'infrastruttura

Emendamento

Obblighi di fornire l'infrastruttura **negli aeroporti dell'Unione**

Emendamento 56

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione

Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti.

Emendamento

Gli aeroporti dell'Unione **e i prestatori di servizi di assistenza carburante a terra** adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti, **nonché per l'alimentazione e la ricarica di energia elettrica e il rifornimento di idrogeno degli aeromobili, in conformità dell'articolo 13 del regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi [regolamento AFIR].**

Emendamento 57

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto

Emendamento

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto

dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia **può chiedere** all'aeroporto dell'Unione di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione interessato **fornisce** le informazioni senza indebito ritardo.

dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia **chiede senza indebito ritardo** all'aeroporto dell'Unione **e al prestatore di servizi di assistenza carburante a terra interessato** di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione **e il prestatore di servizi di assistenza carburante a terra** interessato **forniscono** le informazioni senza indebito ritardo.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 3

Testo della Commissione

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali informazioni consentono di concludere che l'aeroporto dell'Unione non **adempie** ai **suoi** obblighi. Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro **cinque** anni dall'entrata in vigore del presente regolamento **o dopo l'anno in cui superano una delle soglie di cui all'articolo 3, paragrafo 1.**

Emendamento

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali informazioni consentono di concludere che l'aeroporto dell'Unione **e il prestatore di servizi di assistenza carburante a terra interessato** non **adempiono** ai **loro** obblighi. Gli aeroporti dell'Unione **e il prestatore di servizi di assistenza carburante a terra** adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro **due** anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. **Tale periodo può essere prorogato di un massimo di cinque anni per gli aeroporti dell'Unione in cui il traffico passeggeri era inferiore a 700 000 passeggeri o in cui il traffico merci era inferiore a 20 000 tonnellate all'entrata in vigore del presente regolamento e per i prestatori di servizi di assistenza carburante a terra interessati.**

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 7 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) la prova del rispetto degli obblighi di alimentazione di cui all'articolo 5 bis.

Emendamento 60

Proposta di regolamento Articolo 8 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 7 del presente regolamento, o nell'ambito di un sistema relativo ai gas a effetto serra, i fornitori di carburante per l'aviazione forniscono gratuitamente agli operatori aerei le informazioni pertinenti.

Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 7 del presente regolamento, o nell'ambito di un sistema relativo ai gas a effetto serra, i fornitori di carburante per l'aviazione forniscono gratuitamente ***senza indugio*** agli operatori aerei le informazioni pertinenti.

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 9 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) emissioni durante il ciclo di vita, origine delle materie prime e processo di conversione di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito negli aeroporti dell'Unione.

c) emissioni durante il ciclo di vita, ***caratteristiche***, origine delle materie prime e processo di conversione di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito negli aeroporti dell'Unione.

Emendamento 62

Proposta di regolamento Articolo 9 – comma 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) l'eventuale regime di sostegno offerto ai sensi dell'articolo 2, punto 5, della direttiva (UE)2018/2001 per la

produzione di una specifica partita di carburante e, se del caso, la tipologia del regime di sostegno;

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) il contenuto di idrogeno e/o di energia elettrica fornito a ciascun aeroporto dell'Unione;

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 1 – lettera c quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c quater) il tenore di aromatici medio del carburante convenzionale per l'aviazione per ciascun lotto fornito in ciascun aeroporto dell'Unione;

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – lettera c quinquies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c quinquies) il tenore di zolfo medio del carburante convenzionale per l'aviazione per ciascun lotto fornito in ciascun aeroporto dell'Unione.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 9 bis (nuovo)

Articolo 9 bis

Sistema di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali dell'aviazione

Al fine di incentivare le riduzioni delle emissioni e aumentare la trasparenza delle informazioni, la Commissione predispone un sistema globale di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali del settore dell'aviazione da applicare agli operatori aerei e ai voli di trasporto aereo commerciale che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. L'etichetta e le informazioni pertinenti sulle prestazioni ambientali del volo, nonché le informazioni sulle emissioni tipiche di gas a effetto serra dei modi di trasporto alternativi per lo stesso viaggio e la durata media del viaggio per ciascun modo, sono messe a disposizione del consumatore in modo chiaro e visibile prima dell'acquisto del biglietto.

Entro il 1° gennaio 2024, la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 13 ter per integrare il presente regolamento, introducendo disposizioni dettagliate per il funzionamento del sistema di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali dei voli nonché norme tecniche a loro fondamento.

Emendamento 67

**Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti

Emendamento

1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti

dell'Unione e ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

dell'Unione, **ai prestatori di servizi di assistenza carburante a terra** e ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2) L'Agenzia trasmette i dati ricevuti a norma degli articoli 7 e 9 alle autorità competenti degli Stati membri. L'Agenzia trasmette inoltre alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei e ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 3, 4 e 5.

Emendamento

2) L'Agenzia trasmette i dati ricevuti a norma degli articoli 7 e 9 **alla o** alle autorità competenti degli Stati membri. L'Agenzia trasmette inoltre **alla o** alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei e ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali **detta o** dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 3, 4 e 5.

Emendamento 69

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3) **Le** autorità competenti nei confronti di un operatore aereo sono determinate a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione¹⁶.

Emendamento

3) **La o le** autorità competenti nei confronti di un operatore aereo sono determinate a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione¹⁶.

¹⁶ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.

¹⁶ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.

Emendamento 70

Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4) **Le** autorità competenti per gli aeroporti dell'Unione sono determinate in base alla rispettiva giurisdizione territoriale.

Emendamento

4) **La o le** autorità competenti per gli aeroporti dell'Unione sono determinate in base alla rispettiva giurisdizione territoriale.

Emendamento 71

Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5) **Le** autorità competenti per quanto riguarda i fornitori di carburante per l'aviazione sono determinate a seconda del loro Stato membro di stabilimento.

Emendamento

5) **La o le** autorità competenti per quanto riguarda i fornitori di carburante per l'aviazione sono determinate a seconda del loro Stato membro di stabilimento.

Emendamento 72

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2) Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui **all'articolo 5** sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato.

Emendamento

2) Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui **agli articoli 5 e 5 bis** sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato.

Emendamento 73

Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) *Gli Stati membri provvedono affinché agli aeroporti dell'Unione o ai prestatori di servizi di assistenza carburante a terra che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 6 sia imposta una sanzione amministrativa. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 13 ter al fine di predisporre orientamenti per il calcolo dell'entità dell'ammenda.*

Emendamento 74

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

5) Nella decisione che impone le sanzioni amministrative di cui ai paragrafi 3 e 4, l'autorità competente spiega la metodologia applicata per determinare il prezzo del carburante per l'aviazione, del carburante sostenibile per l'aviazione e del carburante sintetico per l'aviazione sul mercato dell'Unione, sulla base di criteri verificabili e oggettivi.

5) Nella decisione che impone le sanzioni amministrative di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, l'autorità competente spiega la metodologia applicata per determinare il prezzo del carburante per l'aviazione, del carburante sostenibile per l'aviazione e del carburante sintetico per l'aviazione sul mercato dell'Unione, sulla base di criteri verificabili e oggettivi.

Emendamento 75

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

7) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative.
Gli Stati membri trasferiscono l'importo riscosso mediante tali sanzioni amministrative come contributo al

7) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative.

dispositivo per gli investimenti per la transizione verde nell'ambito di InvestEU, in aggiunta alla garanzia dell'UE.

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11 bis

Assegnazione delle entrate generate dalle sanzioni per sostenere i carburanti sostenibili per l'aviazione

Le entrate generate dalle sanzioni amministrative di cui all'articolo 11 sono destinate a sostenere progetti comuni, in particolare progetti transfrontalieri, che favoriscono la rapida diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, tenendo conto di un'ampia copertura geografica, al fine di promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dell'aviazione, compresi lo sviluppo, il collaudo e la diffusione di tecnologie aeronautiche innovative che hanno il potenziale di conseguire significative riduzioni delle emissioni, nonché di sostenere la nuova collocazione, la riqualificazione e il miglioramento del livello delle competenze dei lavoratori, nel quadro di un dialogo sociale di qualità con le parti sociali.

Le entrate generate dalle sanzioni di cui al primo comma sono assegnate al fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE. Tali entrate costituiscono entrate con destinazione specifica esterna in conformità all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario e sono attuate in conformità delle norme applicabili al fondo per l'innovazione.

Emendamento 77

Proposta di regolamento Articolo 12 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

L'Agenzia **pubblica** ogni anno una relazione tecnica sulla base delle relazioni annuali di cui agli articoli 7 e 9. Tale relazione comprende come minimo le seguenti informazioni:

Emendamento

L'Agenzia **predispone e rende pubblicamente disponibile** ogni anno una relazione tecnica **e una sintesi** sulla base delle relazioni annuali di cui agli articoli 7 e 9. Tale relazione comprende come minimo le seguenti informazioni:

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 12 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburante sintetico per l'aviazione, in forma aggregata e per aeroporto dell'Unione, fornita a livello dell'Unione;

Emendamento

b) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione **per tipo di materia prima del carburante** e di carburante sintetico per l'aviazione, in forma aggregata, **per Stato membro** e per aeroporto dell'Unione, fornita a livello dell'Unione;

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 12 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione;

Emendamento

c) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione **e in ciascuno Stato membro**;

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 12 – comma 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) lo stato di conformità **degli aeroporti** per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

Emendamento

d) lo stato di conformità **di ciascun aeroporto** per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 1 – lettera f

Testo della Commissione

f) l'origine *e* le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

Emendamento

f) l'origine, le caratteristiche *e le tecnologie di conversione* di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione;

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 1 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) gli impatti delle materie prime utilizzate per la produzione di carburante sull'ambiente e la biodiversità.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

In deroga all'articolo 4, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre **2029**, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può fornire la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione definita nell'allegato I come

In deroga all'articolo 4, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre **2027**, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può fornire la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione definita nell'allegato I come

media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.

media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.

Emendamento 84

Proposta di regolamento Articolo 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 13 bis

Inclusione volontaria per gli aeroporti e gli operatori aerei

Un aeroporto situato sul territorio dell'Unione, o un operatore aereo che opera da aeroporti dell'Unione, che non rientri nel campo di applicazione delle definizioni di cui all'articolo 3 può richiedere di essere trattato alla stregua, rispettivamente, di un aeroporto o di un operatore aereo dell'Unione ai sensi del presente regolamento laddove detto aeroporto o detto operatore aereo ne informi la Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti.

Emendamento 85

Proposta di regolamento Articolo 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 13 ter

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.***
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 5, 9 bis e 11 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente***

regolamento].

3. La delega di potere di cui agli articoli 5, 9 bis e 11 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 5, 9 bis e 11 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di un mese su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 86

Proposta di regolamento Articolo 14 – comma 1

Testo della Commissione

Entro il 1° gennaio **2028** e, successivamente, ogni cinque anni, *i servizi*

Emendamento

Entro il 1° gennaio **2026** e successivamente ogni cinque anni, *la* Commissione **presenta**

della Commissione presentano al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione *sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e il suo impatto sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, anche per quanto riguarda l'eventuale estensione del campo di applicazione del presente regolamento ad altre fonti energetiche e ad altri tipi di combustibili sintetici definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, l'eventuale revisione delle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I e il livello delle sanzioni amministrative.* La relazione contiene informazioni, se disponibili, sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂. Nella relazione si può valutare l'opportunità di modificare il presente regolamento e, se del caso, le opzioni di modifica, in linea con un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione ***sulla valutazione*** del presente regolamento e la ***mette a disposizione del pubblico.*** **La Commissione riferisce in merito ai seguenti aspetti:**

- a) ***l'evoluzione delle tecnologie per l'aviazione e del mercato dei carburanti, in particolare l'evoluzione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, e il relativo impatto sul mercato interno dell'aviazione e sulla competitività dell'Unione, anche per quanto riguarda l'impatto sociale e le relative necessità in termini di occupazione e di formazione;***
- b) ***l'evoluzione delle attività aeroportuali in relazione alle emissioni di gas a effetto serra e diverse dalla CO₂ e alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico all'interno e nei dintorni degli***

aeroporti;

c) un'analisi dettagliata e la quantificazione dell'approvvigionamento delle materie prime di carburante sostenibile per l'aviazione necessarie al raggiungimento degli obiettivi stabiliti all'allegato I del presente regolamento;

d) informazioni sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione nei paesi vicini all'Unione e a livello mondiale;

e) informazioni, se disponibili, sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO;

f) i progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per il presente regolamento, anche per quanto riguarda lo sviluppo di tecnologie quali gli aeromobili elettrici o alimentati a idrogeno e la riduzione delle emissioni sia di CO₂ sia di sostanze diverse dalla CO₂;

g) l'utilizzo delle entrate derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 11;

h) i potenziali vantaggi e le potenziali contropartite dell'estensione degli obblighi in materia di fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'articolo 4 e all'allegato I e di rifornimento di cui all'articolo 5 ai voli privati da diporto a seguito di una valutazione d'impatto globale.

2. La Commissione, se del caso, correda le relazioni di cui al presente articolo di proposte legislative di modifica del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda:

a) le quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I;

b) l'allineamento del presente regolamento a un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello

dell'ICAO, in una modalità che sia in linea con l'obiettivo di preservare l'integrità ambientale e l'efficacia dell'azione dell'Unione in materia di clima, in particolare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia dell'Unione per il 2030 e l'obiettivo della neutralità climatica di cui al regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis} ("normativa europea sul clima");

c) la necessità di misure volte a prevenire la potenziale rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i potenziali svantaggi competitivi per i voli in partenza da un aeroporto dell'Unione con destinazione finale in paesi terzi in cui non esistono obblighi di miscelazione equivalenti a quelli stabiliti nel presente regolamento.

Emendamento 87

Proposta di regolamento Allegato I – lettera a

Testo della Commissione

a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione;

Emendamento

a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, **di cui una quota minima dello 0,03 % di carburanti sintetici per l'aviazione;**

Emendamento 88

Proposta di regolamento Allegato I – lettera b

Testo della Commissione

b) dal 1° gennaio 2030, una quota minima **del 5 %** di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **dello 0,7 %** di carburanti sintetici per

Emendamento

b) dal 1° gennaio 2030, una quota minima **dell'8 %** di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **del 2,5 %** di carburanti sintetici per

l'aviazione;

l'aviazione;

Emendamento 89

Proposta di regolamento Allegato I – lettera c

Testo della Commissione

c) dal 1° gennaio 2035, una quota minima del **20** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del **5** % di carburanti sintetici per l'aviazione;

Emendamento

c) dal 1° gennaio 2035, una quota minima del **21** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del **10** % di carburanti sintetici per l'aviazione;

Emendamento 90

Proposta di regolamento Allegato I – lettera d

Testo della Commissione

d) dal 1° gennaio 2040, una quota minima del **32** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **dell'8** % di carburanti sintetici per l'aviazione;

Emendamento

d) dal 1° gennaio 2040, una quota minima del **40** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **del 20** % di carburanti sintetici per l'aviazione;

Emendamento 91

Proposta di regolamento Allegato I – lettera e

Testo della Commissione

e) dal 1° gennaio 2045, una quota minima del **38** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **dell'11** % di carburanti sintetici per l'aviazione;

Emendamento

e) dal 1° gennaio 2045, una quota minima del **60** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima **del 30** % di carburanti sintetici per l'aviazione;

Emendamento 92

Proposta di regolamento
Allegato I – lettera f

Testo della Commissione

f) dal 1° gennaio 2050, una quota minima del **63** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del **28** % di carburanti sintetici per l'aviazione.

Emendamento

f) dal 1° gennaio 2050, una quota minima del **100** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del **65** % di carburanti sintetici per l'aviazione, **fatto salvo l'articolo 14**.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile
Riferimenti	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 13.9.2021
Parere espresso da Annuncio in Aula	ENVI 13.9.2021
Commissioni associate - annuncio in aula	11.11.2021
Relatore(trice) per parere Nomina	Nicolás González Casares 16.9.2021
Esame in commissione	14.2.2022
Approvazione	28.4.2022
Esito della votazione finale	+ : 46 - : 14 0 : 26
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimento, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Dace Melbārde, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
PPE	Stanislav Polčák
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sjøgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

14	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone
PPE	Marian-Jean Marinescu

26	0
ID	Mathilde Androuët, Aurélie Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

21.4.2022

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Relatrice per parere: Jutta Paulus

BREVE MOTIVAZIONE

L'essere umano ha sognato per secoli di volare. La leggenda di Icaro è una delle prime testimonianze in letteratura, alla quale sono seguite molte altre. Si è creduto a lungo che il volo degli uccelli, che planano nel vento o convertono la biomassa in forza muscolare, fosse l'unico modo per vincere la gravità. È stato con la scoperta delle leggi della fisica e della chimica che l'essere umano ha potuto sollevarsi in aria. Basandoci sulle stesse leggi della fisica e della chimica, oggi abbiamo preso coscienza della minaccia rappresentata dai cambiamenti climatici.

È questa minaccia che, inevitabilmente, rende necessaria la graduale eliminazione dei combustibili fossili in tutti i settori e il prima possibile. Secondo l'ultima relazione dell'IPCC, la probabilità di rimanere al di sotto di un aumento di 1,5°C si attesta al 66 % se le future emissioni di carbonio saranno limitate a 400 Gt di CO₂ equivalente – pari a circa 10 anni di emissioni ai livelli attuali. Di conseguenza, il bilancio necessario per raggiungere una probabilità del 50 % di rimanere al di sotto di 1,5°C è di 500 Gt di CO₂ equivalente – pari a 14 anni di emissioni ai livelli attuali. Le emissioni del settore del trasporto aereo coperte dall'EU ETS sono aumentate del 27,6 % dal 2013 e si prevede che torneranno ai livelli pre-COVID entro il 2024. Ad oggi, tuttavia, nell'ambito di applicazione dell'EU ETS rientra solo il 20 % circa delle emissioni del trasporto aereo a livello mondiale. Oltre alla fissazione del prezzo del carbonio, sono necessari innovazione e investimenti per far sì che il settore del trasporto aereo abbandoni i combustibili fossili. Tuttavia, a causa della sua natura globale, nessuno si è sentito responsabile del settore e qualsiasi misura volta a renderlo sostenibile è stata

considerata uno svantaggio competitivo. Non possiamo più aspettare che si agisca a livello dell'ICAO; è necessario che l'UE assuma un ruolo di primo piano nella promozione della diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione.

Il settore del trasporto aereo è tra i più difficili da decarbonizzare, in quanto l'elettrificazione non sarà possibile per la maggior parte dei voli; avremo bisogno di vettori chimici, dotati di un'elevata densità energetica. Ancora una volta, è la scienza che ci mostra la via da seguire. Non è possibile aumentare la massa terrestre del nostro pianeta, né tanto meno le superfici a seminativo per coltivare la biomassa che in futuro sarà necessaria per nutrire la popolazione. Anche i biocarburanti avanzati sono limitati da questa restrizione, in quanto l'efficienza della fotosintesi è ben al di sotto del 5 %. Pertanto, l'unica soluzione praticabile è lo sviluppo di carburanti rinnovabili basati sull'energia solare e l'energia eolica, che sono disponibili in abbondanza e hanno un rendimento per superficie ben superiore rispetto alla biomassa.

L'Unione europea ha adottato la normativa europea sul clima, impegnandosi a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 al più tardi. La legislazione in esame dovrebbe aprire la strada alla neutralità climatica nel settore dell'aviazione. Non dovrebbe pertanto incentivare gli investimenti in tecnologie che hanno un potenziale limitato in termini di decarbonizzazione del settore ed eliminazione dei combustibili fossili. Occorre invece compiere un passo deciso verso carburanti adeguati alle esigenze future, che porteranno l'Unione europea all'avanguardia del progresso tecnologico. Con l'aumentare delle catastrofi climatiche in tutto il pianeta, sempre più paesi intraprenderanno azioni per il clima al fine di prevenire danni ancora maggiori. Sarà allora che le azioni precoci e la leadership in campo tecnologico conferiranno all'UE una posizione di vantaggio rispetto agli altri paesi e offriranno opportunità commerciali alle imprese europee.

Priorità della relatrice

La relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione relativa all'iniziativa "ReFuelEU Aviation", volta a introdurre l'obbligo per i fornitori di carboturbo di utilizzare una quota crescente di carburanti sostenibili nella miscela. Con una quota di carburanti sostenibili pari solo al 63 % entro il 2050, tuttavia, la Commissione non mira a raggiungere la neutralità climatica nel settore del trasporto aereo e pertanto non è in linea né con gli obiettivi climatici dell'UE né con l'accordo di Parigi. Pertanto la relatrice punterà a una quota di carburanti sostenibili per l'aviazione pari al 100 % entro il 2040/2050.

Riduzione del traffico aereo

Malgrado i suoi indubbi vantaggi, come la capacità di collegare il mondo e di spostare persone e merci a una velocità in passato considerata incredibile, il trasporto aereo è uno dei modi meno efficienti per trasportare carichi su grandi distanze. È dunque importante ridurlo e passare a modi di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico e più sostenibili, come il trasporto su rotaia o via acqua. Se i costi sociali e ambientali fossero inclusi nel prezzo dei biglietti aerei, almeno i voli a corto raggio per distanze inferiori ai 500 km cesserebbero immediatamente di essere economicamente validi.

Estensione dell'ambito di applicazione del regolamento

La relatrice ritiene che l'attuale soglia non sia abbastanza ambiziosa e chiederà che siano inclusi nel regolamento tutti gli aeroporti con almeno 300 000 passeggeri all'anno. Oltre ai 12 maggiori aeroporti delle regioni ultraperiferiche, il regolamento coprirebbe così il 99,2 % del numero totale di passeggeri che volano da un aeroporto dell'Unione.

Quote e nuove tecnologie

La relatrice ritiene necessaria l'introduzione di quote al fine di incentivare gli investitori e raggiungere economie di scala. Inoltre il regolamento non dovrebbe prendere in considerazione soltanto i carburanti sostenibili per l'aviazione, bensì anche altre tecnologie come i voli alimentati a energia elettrica e a idrogeno.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo **cruciale** nell'economia dell'Unione **e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più efficienti e dinamici dell'economia dell'Unione. È** stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, **in particolare sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione. L'incremento dei servizi di** trasporto aereo ha contribuito **in modo significativo** a migliorare la connettività **all'interno dell'Unione** e con i paesi terzi **e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.**

Emendamento

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo **importante** nell'economia dell'Unione. **Da un lato, è** stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini; **il** trasporto aereo ha **inoltre** contribuito a **promuovere la coesione, a ridurre le disparità regionali e** a migliorare la connettività, **anche con le regioni insulari e ultraperiferiche dell'UE, in particolare se difficili o impossibili da raggiungere con altri mezzi di trasporto, nonché** con i paesi terzi. **L'incremento dei servizi di trasporto aereo, trainato principalmente dai combustibili fossili e dalla scarsa diffusione dei carburanti sostenibili, ha determinato un aumento delle emissioni. Nel 2018 il settore del trasporto aereo è stato responsabile di oltre il 13 % di tutte le emissioni di gas a effetto serra dell'Unione imputabili ai trasporti e di circa il 3,6 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione. Una delle sfide principali che questo settore si trova ad affrontare è la necessità di ridurre in misura significativa le proprie emissioni e di diventare più sostenibile. Tale obiettivo sarà conseguito, tra l'altro, attraverso un'azione normativa.**

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

(1 bis) In linea con gli impegni in materia di clima assunti a norma dell'accordo di Parigi, adottato nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (in appresso "l'accordo di Parigi"), l'Unione ha introdotto obblighi giuridici mediante il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis} ("normativa europea sul clima") al fine di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 al più tardi e di ottenere una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Di conseguenza, sono necessari diversi strumenti politici per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori economici, compreso il settore del trasporto aereo. Attualmente le operazioni di trasporto aereo dipendono esclusivamente dal carboturbo di origine fossile e il crescente numero di passeggeri ha determinato un rapido aumento delle emissioni nette del settore. Dal 1990 il traffico aereo totale di passeggeri in Europa è più che raddoppiato. Senza un ulteriore intervento a livello dell'UE, si prevede che il trasporto aereo rimarrà quasi interamente dipendente dal carboturbo di origine fossile entro il 2050 e che le emissioni di CO₂ dell'Unione imputabili a tale settore aumenteranno del 17 % entro il 2030 e di poco più del 20 % entro il 2050, rispetto ai livelli del 2015, percentuali molto distanti dagli obiettivi dell'Unione.

^{1 bis} ***Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul***

clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività e sicurezza.

Emendamento

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca ***pienamente*** al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, ***in particolare la neutralità climatica entro il 2050 al più tardi***, con elevati livelli di connettività e sicurezza.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) La riduzione della domanda complessiva di carburanti per l'aviazione rappresenta un mezzo efficace per ridurre l'impatto delle attività di volo sul clima. Con un'adeguata progettazione del meccanismo, ciò farà sì che i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentino una quota maggiore della fornitura complessiva di carburante al settore. Le misure volte a conseguire una tale riduzione della domanda complessiva di

carburante dovrebbero comprendere misure in materia di efficienza nel consumo di carburante, la riduzione degli sprechi di carburante e attività di formazione obbligatorie per i piloti, creando sinergie con altri modi di trasporto al fine di facilitare un trasferimento modale verso alternative sostenibili praticabili, ove esistenti.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) Il principio generale dell'efficienza energetica al primo posto dovrebbe essere preso in considerazione in tutti i settori, anche al di là di quello energetico, ivi compresi il trasporto su strada, navale e aereo. In particolare, tale principio dovrebbe essere tenuto in considerazione nelle decisioni politiche, di pianificazione e di investimento relative alla diffusione di motori più efficienti dal punto di vista energetico e di tecnologie e carburanti alternativi sostenibili, anche per quanto riguarda il rapido sviluppo di aeromobili alimentati a energia elettrica rinnovabile o a idrogeno pulito.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia

di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera in materia di trasporto aereo **è disciplinata da norme stabilite** a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nonché da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi.

di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera in materia di trasporto aereo **deve tenere conto dei processi stabiliti** a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nonché da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi. **Al fine di creare un mercato globale dei carburanti sostenibili per l'aviazione, l'Unione dovrebbe assumere un ruolo guida a livello mondiale nella transizione verso l'uso di carburanti sostenibili e impegnarsi in negoziati internazionali con l'obiettivo di armonizzare le definizioni e le norme relative ai carburanti sostenibili per l'aviazione. L'Unione dovrebbe sostenere l'avvio di negoziati, in sede di assemblea generale dell'ICAO, tesi a introdurre una quota obbligatoria di carburanti sostenibili per l'aviazione nel settore del trasporto aereo globale.**

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, esse rischiano di porre gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo

Emendamento

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici **a livello globale e** in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione, **comprese le parti interessate coinvolte nella fornitura di carburante,** possano operare sulla base di pari opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, esse rischiano di porre gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai

e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei **ed** avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di

Emendamento

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei, avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato **e ridurre l'attrattiva del settore del trasporto aereo per i clienti**. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di

concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo.

evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.

Emendamento

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre *sia* le emissioni di carbonio *sia le emissioni diverse dalla CO2* degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione, *nonché lo sviluppo di strumenti economici efficaci che garantiscano che il vero costo delle emissioni del settore sia pienamente internalizzato*. Tali misure dovrebbero *certamente* contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050 *come pure alla tutela dell'ambiente e della salute. La riduzione del tenore di aromatici e di zolfo nei carburanti convenzionali per l'aviazione, o altre misure quali l'abbassamento dell'altitudine di volo, non apporterebbero solo benefici climatici riducendo il riscaldamento causato dalle scie di condensazione in alta quota, bensì migliorerebbero anche la qualità dell'aria nei pressi degli aeroporti. Tale riduzione migliorerà altresì la qualità del carburante e ridurrà i costi. La riduzione del tenore di aromatici è infatti un processo di raffinazione semplice, attuabile già oggi. Le misure volte a ridurre il tenore di aromatici e di zolfo dovrebbero basarsi su una valutazione*

d'impatto scientifica, che tenga conto dei suoi benefici ambientali e del suo impatto sulle operazioni di volo e sulla sicurezza.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. La **decarbonizzazione** del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo **a corto raggio** dall'energia fossile **nei prossimi decenni**, i carburanti **sostenibili** per l'aviazione **rappresentano l'unica** soluzione per una **decarbonizzazione significativa** di tutti i voli, non solo a corto raggio, già nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato.

Emendamento

(7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. ***Al fine di conseguire la neutralità climatica, il Green Deal europeo stabilisce la necessità di ridurre le emissioni del settore dei trasporti del 90 % entro il 2050 (rispetto ai livelli del 1990).*** La ***riduzione delle emissioni di CO2 e diverse dalla CO2*** del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo dall'energia fossile ***a partire dal prossimo decennio, e le nuove tecnologie per aeromobili a zero emissioni, quali gli aeromobili alimentati a energia elettrica o a idrogeno, possono svolgere un ruolo importante nell'aviazione commerciale nel medio e lungo termine, i biocarburanti avanzati o carburanti sintetici*** per l'aviazione ***sostenibile potrebbero rappresentare una soluzione promettente per moderare le emissioni*** di tutti i voli, non solo a corto

raggio, già nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Poiché è improbabile che il settore del trasporto aereo diventi a impatto climatico zero nel breve e medio termine, occorre garantire che, ove possibile, venga utilizzato il modo di trasporto più sostenibile sia per i passeggeri che per le merci. Al fine di agevolare il trasferimento modale verso il trasporto su rotaia e altri modi di trasporto sostenibili, il primo passo consisterebbe nel creare lo strumento di trasparenza necessario affinché le persone possano compiere una scelta informata sulla base della disponibilità di tali modi di trasporto sostenibili per ogni singolo volo a corto raggio nonché della competitività in termini di tempi di percorrenza. Per talune regioni periferiche dell'Unione potrebbero non esserci alternative sostenibili o persino non essercene alcuna. La Commissione dovrebbe tenerne conto in fase di preparazione dell'elenco dei voli a corto raggio.

Emendamento 12

Proposta di regolamento
Considerando 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 ter) La ricerca e l'innovazione svolgeranno un ruolo sostanziale nello sviluppo di carburanti per l'aviazione sostenibili e sintetici e nel consolidamento della capacità di produzione. Occorre stabilire chiaramente una rispettiva priorità di investimento nell'ambito dei pertinenti programmi di finanziamento dell'Unione identificati dalla Commissione.

Emendamento 13

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione

Emendamento

(8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. ***I carburanti sostenibili per l'aviazione*** sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Si prevede che essi rappresenteranno una parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio ***e lungo*** termine. Inoltre, ***con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire*** a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂. ***Altre fonti di energia alternative per la propulsione***

(8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono ***carburanti*** liquidi ***e gassosi, "drop-in" e non "drop-in", che possono sostituire i carburanti fossili per l'aviazione. Attualmente, i più comuni carburanti sostenibili per l'aviazione già disponibili sono liquidi, "drop-in",*** completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili ***"drop-in"*** per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. ***Essi*** sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Si prevede che essi rappresenteranno una parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio termine. ***Altre fonti di energia alternative per la propulsione degli aeromobili, come l'elettricità o l'idrogeno liquido, dovrebbero assumere progressivamente un ruolo chiave nella sostituzione del***

degli aeromobili, come l'elettricità o l'idrogeno liquido, dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio.

cherosene fossile per l'aviazione, iniziando dai voli a corto raggio. Inoltre, tali carburanti sostenibili per l'aviazione "drop-in" e non "drop-in" contribuiranno anche a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) A livello mondiale i **carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati dall'ICAO, la quale stabilisce in particolare** requisiti **dettagliati** in materia di sostenibilità, **tracciabilità e contabilizzazione dei** carburanti sostenibili per l'aviazione **da utilizzare sui voli disciplinati dal** regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra **l'UE** o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. Tuttavia, per il momento, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento

(10) A livello mondiale i **paesi si impegnano per via diplomatica ad attuare percorsi di certificazione e altri** requisiti **obiettivi** in materia di **carburanti sostenibili per l'aviazione attraverso l'ICAO. Fra questi si annoverano i requisiti di sostenibilità recentemente adottati dal Consiglio dell'ICAO (nel 2021) affinché i** carburanti sostenibili per l'aviazione **siano considerati ammissibili nell'ambito del** regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra **l'Unione** o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. Tuttavia, per il momento, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale. Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili quali gli aeromobili militari e gli aeromobili impegnati in operazioni umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché in operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio *dell'UE*. Allo stesso tempo, al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni *dell'UE*, è importante evitare di imporre oneri eccessivi alle operazioni di trasporto aereo *nei piccoli aeroporti*. È opportuno definire una soglia di traffico aereo annuale di passeggeri e merci, al di sotto della quale gli aeroporti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del presente regolamento; tuttavia, l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe comprendere almeno il 95 % del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti dell'Unione. Per

Emendamento

(15) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale, *compresi l'aviazione d'affari e i voli da diporto*. Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili quali gli aeromobili militari e gli aeromobili impegnati in operazioni umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché in operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio *dell'Unione*. Allo stesso tempo, al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni *dell'Unione*, è importante evitare di imporre oneri eccessivi alle operazioni di trasporto aereo *negli aeroporti molto piccoli*. È opportuno definire una soglia di traffico aereo annuale di passeggeri e merci, al di sotto della quale gli aeroporti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del presente regolamento. *Per la stessa ragione di salvaguardia della connettività aerea, i fornitori di carburante per l'aviazione*

gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio *dell'UE*.

situati nelle piccole isole o nelle regioni ultraperiferiche, quali elencate all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dovrebbero essere esentati dagli obblighi in materia di carburanti sostenibili per l'aviazione. Tuttavia, entro il 2050 l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe comprendere almeno il **94 %** del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti dell'Unione. Per gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio *dell'Unione. Tuttavia, qualsiasi aeroporto dell'Unione o qualsiasi operatore aereo che opera da tali aeroporti potrebbe scegliere in qualsiasi momento di rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento e di essere trattato di conseguenza. In tale contesto, gli aeroporti delle isole e delle regioni ultraperiferiche che hanno scelto di rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento potrebbero beneficiare del sostegno dell'Unione a favore dello sviluppo delle necessarie infrastrutture per i carburanti sostenibili per l'aviazione.*

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

(16) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con **un elevato potenziale di sostenibilità**, maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future. Questo dovrebbe sostenere la creazione di mercati dei carburanti innovativi e competitivi e dovrebbe garantire, a breve e a lungo termine, un

Emendamento

(16) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future, **dando priorità a quelli con il più elevato potenziale di sostenibilità**. Questo dovrebbe sostenere la creazione di mercati dei carburanti innovativi e competitivi e dovrebbe

approvvigionamento sufficiente di carburanti sostenibili per l'aviazione, per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. ***A tal fine dovrebbero essere ammissibili i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i carburanti sintetici per l'aviazione. Sono essenziali in particolare i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la loro tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per decarbonizzare il trasporto aereo già a breve termine.***

garantire, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di carburanti sostenibili per l'aviazione, per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) Lo sviluppo e la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione devono aumentare in maniera esponenziale nei prossimi anni. È opportuno che l'Unione e gli Stati membri investano nella ricerca e nella produzione di progetti di carburanti sostenibili per l'aviazione, in quanto rappresentano un'opportunità sia sotto il profilo ambientale che industriale. La produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere concentrata all'interno dell'Unione, creando opportunità industriali, occupazionali e di ricerca in tutti gli Stati membri.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001¹².

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

Emendamento

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro, solido e **duraturo** per fornire certezza **giuridica** agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001¹².

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

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di

Emendamento

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di

carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati. **Esso** sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei prodotti più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future delle tecnologie dei carburanti, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. **Altri tipi di carburanti sintetici, come i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio che consentono elevate riduzioni di gas a effetto serra, potrebbero essere presi in**

carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati, **compresi quelli situati sulle isole, affinché sia tenuta in considerazione la criticità delle rotte aeree che collegano le isole con il continente. Il presente regolamento** sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei prodotti più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future delle tecnologie dei carburanti, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa

considerazione ai fini dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento nel corso di future revisioni, qualora tali combustibili siano definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.

tecnologia.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) *Gli aeroporti contemplati* dal presente regolamento dovrebbero garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. Se necessario, l'Agenzia dovrebbe poter chiedere a *un aeroporto* dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.

Emendamento

(22) *Le parti in questioni coinvolte nella fornitura del carburante contemplata* dal presente regolamento dovrebbero garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. *Tale obbligo dovrebbe comprendere la fornitura di capacità di infrastrutture di ricarica elettrica e di capacità di infrastrutture di rifornimento di idrogeno commisurate alla diffusione di aeromobili elettrici e di aeromobili alimentati a idrogeno rinnovabile.* Se necessario, l'Agenzia dovrebbe poter chiedere a *una parte coinvolta nella fornitura di carburante presso gli aeroporti* dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) Molti aeroporti dell'Unione ricevono il carburante per l'aviazione principalmente attraverso oleodotti da raffinerie o da stazioni di miscelazione, dove occorre che avvenga la miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione per soddisfare le specifiche di sicurezza e sostenibilità. Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per consentire un accesso continuo e ininterrotto dei fornitori di carburante per l'aviazione all'infrastruttura dei carburanti per l'aviazione civile affinché siano forniti sia i carburanti convenzionali per l'aviazione sia i carburanti per l'aviazione contenenti percentuali di carburanti sostenibili. La fornitura di carburanti per l'aviazione sostenibili agli aeroporti dell'Unione in quantità sufficienti a ottemperare alle disposizioni di cui all'allegato I con mezzi alternativi, come mezzi su strada/camion, dalle raffinerie e dalle stazioni di miscelazione è infattibile a livello logistico e pratico, nonché dal punto di vista dei costi e delle sanzioni per la CO₂. Sarà fondamentale utilizzare tali oleodotti oltre a quelli di proprietà dei fornitori di carburanti, laddove esistano, nonché le strutture ferroviarie già presenti, per fornire i carburanti sostenibili per l'aviazione minimi previsti a norma del presente regolamento.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) *Il presente regolamento dovrebbe promuovere una maggiore trasparenza circa l'impronta ambientale dell'aviazione. Dovrebbero essere disponibili informazioni per gli utenti dei servizi dell'aviazione in merito alle emissioni prodotte dagli aeroporti, dai servizi aeroportuali e dagli aeromobili durante il ciclo di vita nonché all'utilizzo di carburanti alternativi sostenibili, così che essi possano prendere decisioni informate sulle loro esigenze di trasporto e sui relativi impatti ambientali.*

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

Emendamento

(29) Le sanzioni per i fornitori che non rispettano gli obiettivi fissati nel presente regolamento relativamente alle quote da fornire dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nell'anno successivo, la parte di quota non fornita.

(29) *Le entrate generate dal pagamento delle sanzioni dovrebbero essere utilizzate per promuovere la distribuzione e l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione e delle nuove tecnologie correlate nel settore dell'aviazione, nonché per aiutare gli operatori dell'aviazione a conseguire i loro obiettivi ambientali e climatici. A tal fine tali entrate dovrebbero essere assegnate al fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.* Le sanzioni per i fornitori che non rispettano gli obiettivi fissati nel presente regolamento relativamente alle quote da fornire dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nell'anno successivo, la parte di quota non fornita.

Emendamento 24

Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione

(31) È opportuno prevedere un periodo transitorio di cinque anni per consentire ai fornitori di carburante per l'aviazione, agli aeroporti e agli operatori aerei dell'Unione di effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo il carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione può essere utilizzato per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale per l'aviazione in altri aeroporti.

Emendamento

soppresso

Emendamento 25

Proposta di regolamento
Considerando 32 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(32 bis) La graduale introduzione di aerei a propulsione elettrica e il maggiore utilizzo di energia elettrica nel settore dell'aviazione potrebbero portare in futuro a una carenza di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili per questo settore. Se, al momento del riesame del presente regolamento, la Commissione valuterà tale carenza, potrebbe suggerire, nell'ambito di tale riesame, il conseguente adeguamento della definizione di carburanti sintetici per l'aviazione.

Emendamento 26

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento stabilisce norme armonizzate sulla diffusione e sulla fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento

Il presente regolamento stabilisce norme armonizzate sulla diffusione e sulla fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione, ***anche imponendo ai fornitori di carburante per l'aviazione l'obbligo di fornire una quota di carburante sostenibile per l'aviazione, l'obbligo di rifornimento per gli operatori aerei e l'obbligo per gli aeroporti dell'Unione di fornire l'infrastruttura necessaria.***

Emendamento 27

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – trattino 1**

Testo della Commissione

— "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 2, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, ***in cui, nel periodo di riferimento, il traffico passeggeri è stato superiore a 1 milione di passeggeri o il traffico merci è stato superiore a 100 000 tonnellate, e che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;***

Emendamento

— "aeroporto dell'Unione": un aeroporto ***civile*** quale definito all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³;

¹³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente:

¹³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente:

Emendamento 28

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – trattino 2**

Testo della Commissione

— "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno **729** voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

Emendamento

— "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno **52** voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"ente responsabile per la gestione dell'infrastruttura": un aeroporto dell'Unione, un fornitore di carburante o un fornitore di servizi di terra, quali definiti all'articolo 2, lettera g), della direttiva 96/67/CE, responsabili delle infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburanti sostenibili per l'aviazione;***

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

— "volo di trasporto aereo commerciale": un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, oppure voli nell'ambito dell'aviazione d'affari;

— "volo di trasporto aereo commerciale": un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, oppure voli nell'ambito dell'aviazione d'affari ***o da diporto;***

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"voli da diporto", l'impiego di un aeromobile per finalità personali o ricreative non associate a un uso commerciale o professionale.***

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"volo a corto raggio": un volo diretto o indiretto, in cui la distanza tra l'aeroporto iniziale di partenza e la destinazione è inferiore a 1 000 km in linea d'aria;***

Emendamento 33

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"alternativa sostenibile a un volo a corto raggio": i passeggeri e le merci possono viaggiare con una modalità di trasporto collettivo programmato più sostenibile verso una destinazione servita da un volo a corto raggio, in un tempo di viaggio competitivo;***

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 3 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***"aviazione d'affari": l'esercizio o l'impiego di aeromobili da parte di imprese o persone per il trasporto di***

passenger o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale;

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 5

Testo della Commissione

— "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione **"drop-in"**, ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva;

Emendamento

— "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione, ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva;

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 3 – trattino 8

Testo della Commissione

— "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel settore dell'aviazione;

Emendamento

— "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti rinnovabili **liquidi o gassosi** di origine non biologica **per il trasporto** quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001 **oppure, fatto salvo l'articolo 14, elettricità da fonti rinnovabili quale definita all'articolo 2, secondo comma, punto 1, della direttiva (UE) 2018/2001**, utilizzati nel settore

dell'aviazione; *per i carburanti sintetici per l'aviazione che necessitano di carbonio per essere prodotti, tale carbonio proverrà di preferenza dalla cattura direttamente dall'atmosfera.*

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 3 – trattino 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

— *"energia elettrica ottenuta da fonti energetiche rinnovabili" o "energia elettrica rinnovabile": energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 2, comma 2, punto 1), della direttiva (UE) 2018/2001;*

Emendamento 38

Proposta di regolamento Paragrafo 9 – trattino 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

— *"idrogeno da fonti energetiche rinnovabili" o "idrogeno rinnovabile": idrogeno prodotto dall'energia elettrica rinnovabile o da carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica ai sensi dell'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001;*

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

I fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei *in ogni aeroporto*

1. Dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029 i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a

dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione, disciplinati dal presente regolamento, non situati in una delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in cui il traffico passeggeri è stato superiore a 700 000 passeggeri o il cui traffico merci è stato superiore a 20 000 tonnellate nel periodo di riferimento, contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 14, dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2049 i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione non situato in una delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in cui il traffico passeggeri è stato superiore a 500 000 passeggeri o il cui traffico merci è stato superiore a 20 000 tonnellate nel periodo di riferimento, contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, inclusa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione, nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Emendamento 41

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 14, dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2049 i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione non situato in una delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in cui il traffico passeggeri è stato superiore a 50 000 passeggeri o il cui traffico merci è stato superiore a 20 000 tonnellate nel periodo di riferimento, contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, inclusa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione, nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 quater. Un aeroporto situato sul territorio dell'Unione, o un operatore aereo che opera da aeroporti dell'Unione, che non rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 1 o 2, può richiedere alla Commissione di essere trattato alla stregua, rispettivamente, di un aeroporto o di un operatore aereo dell'Unione ai sensi del presente regolamento. Tale aeroporto o tale operatore aereo dovrebbero informare di conseguenza l'Agenzia e le autorità competenti.

Emendamento 43

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Entro il 1° gennaio 2025 gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per consentire un accesso continuo e ininterrotto dei fornitori di carburante per l'aviazione all'infrastruttura dei carburanti per l'aviazione civile affinché siano forniti sia i carburanti convenzionali per l'aviazione sia i carburanti per l'aviazione contenenti percentuali di carburanti sostenibili in conformità dell'allegato I a tutti gli aeroporti dell'Unione.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 bis

Riduzione dell'impatto non connesso alla CO2 dei carboturbi

- 1. Entro il 1° gennaio 2024, e successivamente ogni tre anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta i possibili percorsi e i progressi compiuti dai fornitori di carburante per l'aviazione verso la riduzione e l'eliminazione definitiva degli aromatici e dello zolfo nei combustibili convenzionali.**
- 2. Se del caso, la Commissione correda le sue relazioni di cui al paragrafo 1, con proposte legislative sulla riduzione e l'eventuale eliminazione del contenuto di aromatici e di zolfo dei carburanti per l'aviazione. Le relazioni sono pubblicate.**

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 5 bis

Trasparenza per i voli a corto raggio

- 1. Entro il 1° gennaio 2023 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui fattori comparativi tra i voli a corto raggio, tenendo conto delle varie quote di carburanti sostenibili per l'aviazione, e modi di trasporto collettivo alternativi. Tali fattori riguardano quanto meno l'impronta ambientale, in particolare le emissioni di gas a effetto serra per passeggero per chilometro percorso, il rumore, i costi, l'approccio basato sul ciclo di vita, i tempi di percorrenza competitivi, nonché la connettività e la disponibilità.*
- 2. La relazione di cui al paragrafo 1 include nello specifico un elenco di tutti i voli a corto raggio con un'alternativa sostenibile partiti da ogni aeroporto dell'Unione nell'anno precedente. La Commissione fornisce una stima delle emissioni tipiche di gas a effetto serra per ciascun volo a corto raggio con un'alternativa sostenibile e per ciascuna alternativa sostenibile nonché della durata media del viaggio con ciascun modo di trasporto. Tale elenco prende in considerazione il fatto che le rotte aeree che collegano gli aeroporti insulari a quelli continentali sono fondamentali per la connettività dei cittadini delle isole e per le economie delle isole.*
- 3. La Commissione assicura che sia la relazione di cui al paragrafo 1 che l'elenco di cui al paragrafo 2 siano accessibili al pubblico online.*

4. Gli operatori aerei forniscono ai loro clienti le informazioni sull'impronta ambientale prima che venga effettuata la prenotazione, fornendo informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra per passeggero per km percorso, del volo rispetto alle alternative sostenibili per tale prenotazione laddove previsto dalla Commissione ai sensi dei paragrafi 1 e 2 e a norma del regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione

Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti.

Emendamento

Gli aeroporti dell'Unione, **o qualsiasi altro ente responsabile della gestione dell'infrastruttura**, adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti, **nonché per la ricarica/il rifornimento degli aeromobili alimentati a idrogeno ed energia elettrica, in conformità [all'articolo 13 del regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi].**

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli aeroporti dell'Unione o qualsiasi altro soggetto responsabile della gestione del funzionamento dell'infrastruttura garantiscono che tutti gli operatori aerei contemplati dal presente regolamento, compresi gli operatori aerei di piccole dimensioni, possano soddisfare la loro domanda di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia **può chiedere** all'aeroporto dell'Unione di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione interessato fornisce le informazioni senza indebito ritardo.

Emendamento

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia **chiede senza indebito ritardo** all'aeroporto dell'Unione **o a qualsiasi altro ente responsabile per la gestione dell'infrastruttura** di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione **o l'ente** interessato fornisce le informazioni senza indebito ritardo.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 6 – comma 3

Testo della Commissione

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali

Emendamento

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali

informazioni consentono di concludere che *l'aeroporto dell'Unione* non adempie ai suoi obblighi. *Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento o dopo l'anno in cui superano una delle soglie di cui all'articolo 3, paragrafo 1.*

informazioni consentono di concludere che *l'ente responsabile per la gestione dell'infrastruttura* non adempie ai suoi obblighi. *In caso di inadempienza, l'autorità competente dello Stato membro impone a tale ente una sanzione conformemente all'articolo 11.*

Gli aeroporti dell'Unione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. Gli aeroporti dell'Unione di cui all'articolo 4, paragrafo 2, adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro il 1 gennaio 2028. Gli aeroporti dell'Unione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro il 1 gennaio 2033.

Emendamento 50

Proposta di regolamento
Articolo 9 – comma 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) la percentuale di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione contenuto in ciascun lotto di carburante convenzionale fornito in ciascun aeroporto dell'Unione;

Emendamento 51

Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

(1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione *e* ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Emendamento

(1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione, ai fornitori di carburante *e a qualsiasi altro ente della gestione del funzionamento dell'infrastruttura*. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Emendamento 52

**Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 7**

Testo della Commissione

(7) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative. Gli Stati membri trasferiscono l'importo riscosso mediante tali sanzioni amministrative come contributo al *dispositivo per gli investimenti per la transizione verde nell'ambito di InvestEU, in aggiunta alla garanzia dell'UE*.

Emendamento

7. Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative. Gli Stati membri trasferiscono l'importo riscosso mediante tali sanzioni amministrative come contributo al *Fondo di cui all'articolo 11bis*.

Emendamento 53

**Proposta di regolamento
Articolo 11 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11 bis

Assegnazione delle entrate generate dalle sanzioni per sostenere i carburanti sostenibili per l'aviazione

1. Le entrate generate dalle sanzioni di cui all'articolo 11, paragrafo 1, sono

destinate a sostenere progetti finalizzati alla rapida diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nel settore del trasporto aereo, per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di altri inquinanti nel settore dell'aviazione.

2. I progetti finanziati con le entrate generate dalle sanzioni di cui al paragrafo 1 devono essere coerenti con gli obiettivi del presente regolamento e, in particolare, sostengono lo sviluppo, la sperimentazione e la diffusione di tecnologie aeronautiche innovative che hanno il potenziale di conseguire riduzioni significative delle emissioni, compresi gli aerei alimentati a elettricità o idrogeno, di sostenere lo sviluppo delle necessarie infrastrutture per i carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti delle isole e delle regioni ultraperiferiche che hanno scelto di essere trattati come aeroporti dell'Unione ai sensi del presente regolamento e di sostenere la riconversione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori, nell'ambito di un dialogo sociale di qualità con le parti sociali e con un'attenzione particolare alle donne per promuoverne l'integrazione nell'industria aeronautica e nei settori correlati.

3. Le entrate generate dalle sanzioni di cui al paragrafo 1 sono assegnate al fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE.

4. Tutte le informazioni sui progetti finanziati di cui al paragrafo 2 e tutte le altre informazioni pertinenti relative all'origine delle sanzioni sono messe tempestivamente a disposizione del pubblico in una sezione separata del sito internet del Fondo di cui al paragrafo 3.

Proposta di regolamento
Articolo 12 – lettera d

Testo della Commissione

d) lo stato di conformità **degli** aeroporti per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

Emendamento

d) lo stato di conformità **delle parti coinvolte nella fornitura di carburante presso gli** aeroporti per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

Emendamento 55

Proposta di regolamento
Articolo 12 – lettera f

Testo della Commissione

f) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

Emendamento

f) l'origine e le caratteristiche **e le tecnologie di conversione** di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

Emendamento 56

Proposta di regolamento
Articolo 13

Testo della Commissione

Articolo 13

Periodo transitorio

In deroga all'articolo 4, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può fornire la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione definita nell'allegato I come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.

Emendamento

soppresso

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 14

Testo della Commissione

Entro il 1° gennaio 2028 e, successivamente, ogni cinque anni, i servizi della Commissione presentano al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e il suo impatto sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, anche per quanto riguarda l'eventuale estensione del campo di applicazione del presente regolamento ad altre fonti energetiche e ad altri tipi di combustibili sintetici definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, l'eventuale revisione delle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I e il livello delle sanzioni amministrative. La relazione contiene informazioni, se disponibili, sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂. Nella relazione si può valutare l'opportunità di modificare il presente regolamento e, se del caso, le opzioni di modifica, in linea con un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

Emendamento

1. Entro il 1° gennaio 2027 e, successivamente, ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla valutazione del presente regolamento e, se del caso, presenta proposte legislative per modificarlo. La Commissione correda ogni ulteriore proposta legislativa di una valutazione d'impatto, anche per quanto riguarda l'eventuale compensazione dei relativi costi. La relazione è pubblicata.

2. La relazione di cui al paragrafo 1 comprende:

a) l'evoluzione delle tecnologie dell'aviazione e del mercato dei carburanti, in particolare l'evoluzione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, e il

suo impatto sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, compresa una valutazione dell'impatto del presente regolamento sulla competitività dei vettori aerei e degli aeroporti europei, della potenziale rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e sulle rotte aeree che collegano le isole al continente, nonché degli impatti sociali nonché delle relative esigenze occupazionali e di formazione;

b) l'evoluzione delle attività dell'aviazione, compresi i carburanti per l'aviazione, in relazione al loro impatto sulle emissioni di gas a effetto serra e di sostanze diverse dalla CO₂, sui cambiamenti climatici e sulla qualità dell'aria in prossimità degli aeroporti;

c) l'eventuale revisione della definizione di carburanti sintetici per l'aviazione per quanto riguarda le fonti energetiche per la produzione di energia elettrica di cui all'articolo 3, punto 8;

d) l'eventuale revisione della dimensione degli aeroporti, delle esenzioni e delle quote minime dell'articolo 4, secondo e terzo comma, e dell'allegato I in base allo sviluppo del mercato dei carburanti, all'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione sperimentati e commerciali, alla ricerca e agli sviluppi tecnologici ottenuti e alle condizioni del settore dell'aviazione, al fine di facilitare la transizione verde e raggiungere gli obiettivi climatici.

e) l'eventuale revisione del livello delle ammende di cui all'articolo 11.

3. La relazione di cui al paragrafo 1 include altresì informazioni:

a) sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

b) sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per il presente

regolamento, anche per quanto riguarda lo sviluppo di aeromobili alimentati elettrici o alimentati a idrogeno, nonché la riduzione dell'impatto del settore dell'aviazione sulle emissioni sia di CO₂ sia di sostanze diverse dalla CO₂, comprese misure sull'efficienza del carburante e sul consumo di carburante in generale in linea con l'accordo di Parigi;

c) sullo sviluppo di un potenziale sistema di etichettatura dell'Unione per le prestazioni ambientali del settore dell'aviazione, compreso il trasporto aereo commerciale;

d) sulla spesa degli Stati membri delle entrate generate dalle sanzioni di cui agli articoli 11 e 11 bis.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Allegato I – titolo

Testo della Commissione

Allegato I (quote di **volume**)

Emendamento

Allegato I (quote di **energia**)

Emendamento 59

Proposta di regolamento Allegato I – lettera a

Testo della Commissione

a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione;

Emendamento

a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, **costituiti da:**

i) una quota minima del 0,04 % di carburanti sintetici per l'aviazione;

ii) una quota massima di 0,6 Mtep di biocarburanti avanzati;

iii) una quota massima di 0,33 Mtep di biocarburanti prodotti dalle materie prime

di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili;

Emendamento 60

Proposta di regolamento Allegato I – lettera b

Testo della Commissione

b) dal 1° gennaio 2030, una quota minima del **5 %** di carburanti sostenibili per l'aviazione, ***di cui una quota minima dello 0,7 % di carburanti sintetici per l'aviazione;***

Emendamento

b) Dal 1° gennaio 2030, una quota minima del **8 %** di carburanti sostenibili per l'aviazione, ***costituiti da:***

i) una quota minima del 2 % di carburanti sintetici per l'aviazione;

ii) una quota massima di 2,5 Mtep di biocarburanti avanzati;

iii) una quota massima di 0,33 Mtep di biocarburanti prodotti dalle materie prime di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili;

Emendamento 61

Proposta di regolamento Allegato I – lettera c

Testo della Commissione

c) dal 1° gennaio 2035, una quota minima del **20 %** di carburanti sostenibili per l'aviazione, ***di cui una quota minima del 5 % di carburanti sintetici per l'aviazione;***

Emendamento

c) Dal 1° gennaio 2035, una quota minima del **27 %** di carburanti sostenibili per l'aviazione, ***costituiti da:***

i) una quota minima del 16 % di carburanti sintetici per l'aviazione;

ii) una quota massima di 4,9 Mtep di biocarburanti avanzati;

iii) una quota massima di 0,33 Mtep di biocarburanti prodotti dalle materie prime

di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili;

Emendamento 62

Proposta di regolamento Allegato I – lettera d

Testo della Commissione

d) dal 1° gennaio 2040, una quota minima del **32** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, **di cui una quota minima dell'8 % di carburanti sintetici per l'aviazione;**

Emendamento

d) Dal 1° gennaio 2040, una quota minima del **51** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, **costituiti da:**

i) una quota minima di carburanti sintetici per l'aviazione;

ii) una quota massima di 5,7 Mtep di biocarburanti avanzati;

iii) una quota massima di 0,33 Mtep di biocarburanti prodotti dalle materie prime di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili;

Emendamento 63

Proposta di regolamento Allegato I – lettera e

Testo della Commissione

e) dal 1° gennaio **2045**, una quota minima del **38** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, **di cui una quota minima dell'11 % di carburanti sintetici per l'aviazione; f)**

Emendamento

e) Dal 1° gennaio **2045**, una quota minima del **63** % di carburanti sostenibili per l'aviazione, **costituiti da:**

i) una quota minima di carburanti sintetici per l'aviazione.

ii) una quota massima di 5,8 Mtep di biocarburanti avanzati;

iii) una quota massima di 0,33 Mtep di biocarburanti prodotti dalle materie prime

di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili;

Emendamento 64

Proposta di regolamento Allegato I – lettera f

Testo della Commissione

f) dal 1° gennaio 2050, **una quota minima del 63 % di carburanti sostenibili** per l'aviazione, di cui **una quota minima del 28 % di carburanti sintetici** per l'aviazione.

Emendamento

f) dal 1° gennaio 2050, **i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, sia composto esclusivamente da carburante sostenibile per l'aviazione.**

Emendamento 65

Proposta di regolamento Allegato I – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) La fornitura complessiva di tale miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione è costituita da carburanti sintetici per l'aviazione e da un massimo di 5,8 Mtep di biocarburanti avanzati e un massimo di 0,33 Mtep di biocarburanti prodotti a norma dell'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

L'elenco in appresso è compilato su base puramente volontaria, sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice. Nel corso dell'elaborazione della relazione e fino alla sua approvazione in commissione, la relatrice ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità in ordine alfabetico
ClonBio
easyjet
e-Pure
Ewaba
Safran
Shell
Transport & Environment

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile
Riferimenti	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 13.9.2021
Parere espresso da Annuncio in Aula	ITRE 13.9.2021
Commissioni associate - annuncio in aula	11.11.2021
Relatore(trice) per parere Nomina	Jutta Paulus 30.9.2021
Relatore(trice) per parere sostituito(a)	François Alfonsi
Esame in commissione	2.2.2022
Approvazione	20.4.2022
Esito della votazione finale	+: 42 -: 6 0: 28
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

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

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

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

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile		
Riferimenti	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)		
Presentazione della proposta al PE	15.7.2021		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 13.9.2021		
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	
Commissioni associate Annuncio in Aula	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021	
Relatori Nomina	Søren Gade 29.10.2021		
Esame in commissione	1.12.2021	3.3.2022	19.4.2022
Approvazione	27.6.2022		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	25 6 3	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Søren Gade, Elsi Katainen, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, João Pimenta Lopes, Rovana Plumb, Massimiliano Salini, Vera Tax, Lucia Vuolo		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Ignazio Corrao, Clare Daly, Andor Deli, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Ljudmila Novak, Andreas Schieder		
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Matteo Adinolfi, Hildegard Bentele, Vlad-Marius Botoș, Paolo De Castro, Peter Kofod, Moritz Körner, Siegfried Mureșan, Tomasz Piotr Poręba, Sara Skytvedal, Isabella Tovaglieri, Angelika Winzig, Elena Yoncheva		
Deposito	28.6.2022		

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

25	+
ID	Matteo Adinolfi, Peter Kofod, Isabella Tovaglieri
PPE	Hildegard Bentele, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Cláudia Monteiro de Aguiar, Siegfried Mureşan, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Sara Skyttedal, Lucia Vuolo, Angelika Winzig
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad-Marius Botoş, Søren Gade, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen
S&D	Paolo De Castro, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Elena Yoncheva

6	-
THE LEFT	Clare Daly, João Pimenta Lopes
VERTS/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba
NI	Andor Deli
S&D	Vera Tax

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti