



2021/0205(COD)

21.4.2022

OPINIÓN

de la Comisión de Industria, Investigación y Energía

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo
relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un
transporte aéreo sostenible
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Ponente de opinión: Jutta Paulus

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

Volar como un pájaro ha sido el sueño de la humanidad desde tiempos inmemoriales. La leyenda de Ícaro procede de las primeras manifestaciones literarias, y a esta le han seguido muchas otras. Durante mucho tiempo se pensó que el vuelo de los pájaros, que consiste en planear aprovechando el viento o en convertir la biomasa en fuerza muscular, era la única posibilidad de salvar la gravedad. Hubo que esperar a que los seres humanos comprendiésemos las leyes de la física y la química para poder lanzarnos al aire. Esas mismas leyes de la física y la química nos han permitido conocer hoy la amenaza que representa el cambio climático.

Es esta amenaza la que inevitablemente hace necesario que nos desprendamos de los combustibles fósiles en todos los sectores lo antes posible. Según el último informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), hay un 66 % de posibilidades de que el aumento de la temperatura del planeta se mantenga por debajo de 1,5 °C si las futuras emisiones de carbono se limitan a 400 Gt equivalentes de CO₂ (o aproximadamente 10 años de emisiones actuales). En consecuencia, el límite para que haya un 50 % de posibilidades de que el aumento de la temperatura se mantenga por debajo de 1,5 °C se sitúa en 500 Gt equivalentes de CO₂ (14 años de emisiones actuales). Las emisiones de la aviación que están incluidas en el RCDE UE han aumentado un 27,6 % desde 2013 y está previsto que regresen a los niveles anteriores a la pandemia de COVID-19 en 2024. No obstante, hasta la fecha, el RCDE UE apenas comprende el 20 % de las emisiones de la aviación mundial. Aparte de fijar los precios del CO₂, es necesario innovar e invertir para desterrar los combustibles fósiles de la aviación. Sin embargo, debido a su carácter mundial, nadie asumía la responsabilidad del sector y las medidas para hacer la aviación sostenible se consideraban una desventaja competitiva. No podemos seguir esperando a que la OACI intervenga, sino que necesitamos que la UE lidere la introducción de los combustibles de aviación sostenibles.

La aviación es uno de los sectores más complicados de descarbonizar, dado que la electrificación no es una opción viable en la mayoría de los vuelos; se necesitarán portadores de sustancias químicas, caracterizados por una elevada densidad energética. Una vez más, la ciencia señala el camino. La masa terrestre de este planeta no puede aumentar (y mucho menos el terreno cultivable) para producir la biomasa que necesitaremos para alimentar a las personas. Incluso los biocombustibles avanzados están limitados a causa de esta restricción,

dado que la eficiencia de la fotosíntesis es muy inferior al 5 %. Por tanto, el único camino viable es el desarrollo de combustibles renovables basados en la energía solar y eólica, que están disponibles en abundancia y ofrecen una eficiencia de área muy superior a la de la biomasa.

La Unión Europea ha adoptado la Legislación Europea sobre el Clima y se ha comprometido a conseguir la neutralidad climática a más tardar en 2050. Esta legislación tiene que allanar el camino hacia la neutralidad climática en el sector de la aviación. Por tanto, no debería incentivar la inversión en tecnologías con un potencial limitado para descarbonizar el sector de los combustibles fósiles. En su lugar, necesitamos dar un paso decidido hacia el uso de combustibles sostenibles, que sitúen a la Unión Europea a la vanguardia del progreso tecnológico. A medida que aumenten las catástrofes climáticas en todo el planeta, cada vez más países adoptarán medidas relacionadas con la acción climática para evitar daños aún mayores. Será entonces cuando la intervención temprana y el liderazgo tecnológico darán a la UE una ventaja sobre otros países y ofrecerán oportunidades de negocio a las empresas europeas.

Las prioridades de la ponente

La ponente acoge favorablemente la propuesta de la Comisión sobre la iniciativa «ReFuelEU Aviation» para introducir la obligación de que los proveedores de carburorreactores utilicen combustibles de aviación sostenibles (CAS) en un porcentaje cada vez mayor. Sin embargo, con un porcentaje de CAS de apenas el 63 % en 2050, la Comisión no aspira a alcanzar la neutralidad climática en el sector de la aviación y, por tanto, no está en la línea ni de los objetivos climáticos de la UE ni del Acuerdo de París. Así pues, la ponente pretende que el porcentaje de CAS llegue al 100 % en el período 2040-2050.

Reducción del tráfico aéreo

La aviación, a pesar de todas sus evidentes ventajas, como conectar el mundo y trasladar personas y mercancías a una velocidad —antes— increíble, es uno de los medios más ineficientes para transportar peso a distancia. Por eso, es importante reducir el tráfico aéreo y pasar a modos de transporte más sostenibles y con mayor eficiencia energética, como el ferrocarril o el transporte marítimo y fluvial. Si el coste social y medioambiental se incluyera en el precio de los billetes, al menos los vuelos de corta distancia para desplazamientos inferiores a 500 km dejarían de ser económicamente viables.

Ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento

La ponente considera que el umbral actual no es lo suficientemente ambicioso y abogará por incluir en el Reglamento todos los aeropuertos con un tránsito de al menos 300 000 pasajeros al año. Sumado a la inclusión de los doce mayores aeropuertos de las regiones ultraperiféricas, el Reglamento cubriría entonces el 99,2 % del número total de pasajeros que vuelan desde un aeropuerto de la Unión.

Cuotas y nuevas tecnologías

La ponente considera necesario introducir cuotas para incentivar a los inversores y conseguir economías de escala. Además, el Reglamento no debería poner su foco de atención únicamente en los CAS, sino también en otras tecnologías como los vuelos impulsados por energía eléctrica e hidrógeno.

ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento

Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) En las últimas décadas, el transporte aéreo ha desempeñado un papel **crucial** en la economía de la Unión y **en la vida cotidiana de sus ciudadanos, como uno de los sectores con mejores resultados y mayor dinamismo de la economía de la Unión**. Ha sido un **importante** motor para el crecimiento económico, el empleo, el comercio y el turismo, así como para la conectividad y la movilidad, tanto para las empresas como para los ciudadanos, **en particular en el mercado interior de la**

Enmienda

(1) En las últimas décadas, el transporte aéreo ha desempeñado un papel **importante** en la economía de la Unión. **Por un lado**, ha sido un motor para el crecimiento económico, el empleo, el comercio y el turismo, así como para la conectividad y la movilidad, tanto para las empresas como para los ciudadanos; **el** transporte aéreo **también** ha contribuido a **fomentar la cohesión, reducir las disparidades regionales y mejorar la** conectividad, **en particular con las**

aviación de la Unión. El crecimiento de los servicios de transporte aéreo ha contribuido de forma significativa a mejorar la conectividad en el seno de la Unión y con terceros países, y ha sido un importante motor para la economía de la Unión.

regiones insulares y ultraperiféricas de la Unión, especialmente cuando son difíciles o imposibles de alcanzar por otros medios de transporte, y con terceros países. El crecimiento del transporte aéreo, impulsado principalmente por los combustibles fósiles y la escasa utilización de combustibles sostenibles, ha originado un aumento de las emisiones. En 2018, el sector del transporte aéreo representó más del 13 % de todas las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión procedentes del transporte y alrededor del 3,6 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión. Uno de los retos más críticos a los que se enfrenta este sector es la necesidad de reducir significativamente sus emisiones y ser más sostenible. Esto se logrará, entre otras cosas, mediante medidas reglamentarias.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) En consonancia con los compromisos climáticos de la Unión en virtud del Acuerdo de París, adoptado de conformidad con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático^{1bis} (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), la Unión ha establecido obligaciones jurídicas por medio del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1bis} («Legislación europea sobre el clima») para lograr la neutralidad climática en 2050 a más tardar, así como una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % con respecto a 1990 de aquí a 2030. En consecuencia, se necesitan varios instrumentos políticos para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de

efecto invernadero en todos los sectores económicos, en particular el sector de la aviación. En la actualidad, la aviación depende exclusivamente de los carburorreactores fósiles para operar, y el creciente número de pasajeros ha aumentado rápidamente las emisiones netas del sector. El tráfico total de pasajeros aéreos en Europa se ha duplicado con creces desde 1990. Sin nuevas intervenciones por parte de la Unión, está previsto que la aviación siga dependiendo casi totalmente de los carburorreactores fósiles en 2050 y que las emisiones de CO₂ de la Unión procedentes del sector de la aviación aumenten en un 17 % en 2030 y en algo más del 20 % en 2050 con respecto a las cifras del año 2015, muy lejos de los objetivos de la Unión.

^{1 bis} Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Desde 2020, el transporte aéreo ha sido uno de los sectores más duramente afectados por la crisis de la COVID-19. Vislumbrando ya el final de la pandemia, se espera que el tráfico aéreo se reanude gradualmente en los próximos años y se recupere hasta los niveles anteriores a la crisis. Al mismo tiempo, las emisiones del sector llevan aumentando desde 1990 y la tendencia al alza de las emisiones podría volver a producirse a medida que

Enmienda

(2) Desde 2020, el transporte aéreo ha sido uno de los sectores más duramente afectados por la crisis de la COVID-19. Vislumbrando ya el final de la pandemia, se espera que el tráfico aéreo se reanude gradualmente en los próximos años y se recupere hasta los niveles anteriores a la crisis. Al mismo tiempo, las emisiones del sector llevan aumentando desde 1990 y la tendencia al alza de las emisiones podría volver a producirse a medida que

superamos la pandemia. Por consiguiente, es necesario prepararse para el futuro y realizar los ajustes necesarios para garantizar un mercado del transporte aéreo que funcione correctamente y contribuya a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, con unos elevados niveles de conectividad, seguridad y protección.

superamos la pandemia. Por consiguiente, es necesario prepararse para el futuro y realizar los ajustes necesarios para garantizar un mercado del transporte aéreo que funcione correctamente y contribuya **plenamente** a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, **en particular la neutralidad climática de aquí a 2050 a más tardar**, con unos elevados niveles de conectividad, seguridad y protección.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) La reducción de la demanda global de combustible de aviación es una forma eficaz de reducir los efectos de los vuelos en el clima. El establecimiento de un mecanismo bien diseñado permitirá que el combustible de aviación sostenible represente una proporción mayor del suministro total de combustible del sector. Para lograr esta reducción de la demanda global de combustible son necesarias medidas de eficiencia en el consumo de combustible, la reducción de los residuos de combustible y la formación obligatoria para los pilotos, creando sinergias con otros modos de transporte para facilitar el cambio modal hacia alternativas sostenibles viables cuando existan.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 ter) El principio general de primacía de la eficiencia energética debe tenerse en cuenta en todos los sectores, más allá del sistema energético, incluidos el transporte

por carretera, el transporte marítimo y la aviación. En concreto, debe tenerse en cuenta en las decisiones políticas, de planificación y de inversión relacionadas con la introducción de motores con mayor eficiencia energética y de tecnologías y combustibles alternativos sostenibles, incluso en lo que respecta al rápido desarrollo de aviones propulsados por electricidad renovable o hidrógeno verde.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) El funcionamiento del sector del transporte aéreo de la Unión está determinado por su carácter transfronterizo en toda la Unión y por su dimensión mundial. El mercado interior de la aviación es uno de los sectores más integrados de la Unión y se rige por normas uniformes sobre el acceso a los mercados y las condiciones de explotación. La política exterior de transporte aéreo *se rige por normas establecidas* a nivel mundial en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como por acuerdos multilaterales o bilaterales globales entre la Unión o sus Estados miembros y terceros países.

Enmienda

(3) El funcionamiento del sector del transporte aéreo de la Unión está determinado por su carácter transfronterizo en toda la Unión y por su dimensión mundial. El mercado interior de la aviación es uno de los sectores más integrados de la Unión y se rige por normas uniformes sobre el acceso a los mercados y las condiciones de explotación. La política exterior de transporte aéreo *ha de tener en cuenta los procesos establecidos* a nivel mundial en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como por acuerdos multilaterales o bilaterales globales entre la Unión o sus Estados miembros y terceros países. *A fin de crear un mercado mundial para los combustibles de aviación sostenibles, la Unión debe liderar la transición hacia el uso de combustibles sostenibles a escala mundial y entablar negociaciones internacionales para armonizar las definiciones y las normas sobre los combustibles de aviación sostenibles. La Unión debe defender una cuota obligatoria de CAS en la aviación mundial e iniciar negociaciones al respecto en la Asamblea mundial de la OACI.*

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El mercado del transporte aéreo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos de toda la Unión, para la que es indispensable que las condiciones de competencia sean equitativas. La estabilidad y la prosperidad del mercado del transporte aéreo y de sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado, en el que los operadores de aeronaves, los aeropuertos y los demás agentes de la aviación puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones en el mercado, estas pueden poner a los operadores de aeronaves o aeropuertos en desventaja con respecto a los competidores internos o externos, lo cual, a su vez, puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte aéreo y a una pérdida de conectividad aérea para los ciudadanos y las empresas.

Enmienda

(4) El mercado del transporte aéreo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos ***a escala mundial*** y de toda la Unión, para la que es indispensable que las condiciones de competencia sean equitativas. La estabilidad y la prosperidad del mercado del transporte aéreo y de sus agentes económicos dependen de un marco político claro y armonizado, en el que los operadores de aeronaves, los aeropuertos y los demás agentes de la aviación, ***incluidas las partes pertinentes implicadas en el abastecimiento de combustible***, puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones en el mercado, estas pueden poner a los operadores de aeronaves o aeropuertos en desventaja con respecto a los competidores internos o externos, lo cual, a su vez, puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte aéreo y a una pérdida de conectividad aérea para los ciudadanos y las empresas.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) En particular, es esencial garantizar unas condiciones de competencia equitativas en todo el mercado del transporte aéreo de la Unión en lo que respecta al combustible de aviación, que representa una proporción importante de

Enmienda

(5) En particular, es esencial garantizar unas condiciones de competencia equitativas en todo el mercado del transporte aéreo de la Unión en lo que respecta al combustible de aviación, que representa una proporción importante de

los costes de los operadores de aeronaves. Las variaciones en los precios del combustible pueden afectar de forma importante a los resultados económicos de los operadores de aeronaves e incidir negativamente en la competencia en el mercado. Cuando existen diferencias en los precios del combustible de aviación entre aeropuertos de la Unión o entre aeropuertos de la Unión y de fuera de ella, tales diferencias pueden hacer que, por motivos económicos, los operadores de aeronaves adapten sus estrategias de repostaje. El sobrerrepostaje de combustible aumenta el consumo de combustible de las aeronaves y genera emisiones innecesarias de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, dicho sobrerrepostaje por parte de los operadores de aeronaves socava los esfuerzos que realiza la Unión para proteger el medio ambiente. Algunos operadores de aeronaves pueden utilizar los precios favorables del combustible de aviación que tienen en su base como ventaja competitiva con respecto a otras compañías aéreas que operan en rutas similares, lo cual puede ser perjudicial tanto para la competitividad del sector como para la conectividad aérea. El presente Reglamento debe establecer medidas para evitar tales prácticas a fin de evitar daños medioambientales innecesarios y restablecer y preservar unas condiciones de competencia leal en el mercado del transporte aéreo.

los costes de los operadores de aeronaves. Las variaciones en los precios del combustible pueden afectar de forma importante a los resultados económicos de los operadores de aeronaves, incidir negativamente en la competencia en el mercado **y reducir el atractivo del sector de la aviación para los consumidores.** Cuando existen diferencias en los precios del combustible de aviación entre aeropuertos de la Unión o entre aeropuertos de la Unión y de fuera de ella, tales diferencias pueden hacer que, por motivos económicos, los operadores de aeronaves adapten sus estrategias de repostaje. El sobrerrepostaje de combustible aumenta el consumo de combustible de las aeronaves y genera emisiones innecesarias de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, dicho sobrerrepostaje por parte de los operadores de aeronaves socava los esfuerzos que realiza la Unión para proteger el medio ambiente. Algunos operadores de aeronaves pueden utilizar los precios favorables del combustible de aviación que tienen en su base como ventaja competitiva con respecto a otras compañías aéreas que operan en rutas similares, lo cual puede ser perjudicial tanto para la competitividad del sector como para la conectividad aérea. El presente Reglamento debe establecer medidas para evitar tales prácticas a fin de evitar daños medioambientales innecesarios y restablecer y preservar unas condiciones de competencia leal en el mercado del transporte aéreo.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia

Enmienda

(6) Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia

integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente. El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige que se introduzcan medidas destinadas a reducir las emisiones de carbono de las aeronaves que vuelan desde aeropuertos de la Unión. Dichas medidas deben contribuir al logro de los objetivos climáticos de la Unión de aquí a 2030 y 2050.

integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente. El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige que se introduzcan medidas destinadas a reducir ***tanto*** las emisiones de carbono ***como las distintas del CO₂*** de las aeronaves que vuelan desde aeropuertos de la Unión ***y el desarrollo de instrumentos económicos eficaces que permitan asimilar por completo el verdadero coste de las emisiones del sector.*** Dichas medidas deben contribuir ***definitivamente*** al logro de los objetivos climáticos de la Unión de aquí a 2030 y 2050, ***así como proteger el medioambiente y la salud. La reducción del contenido de compuestos aromáticos y azufre en los combustibles de aviación convencionales, u otras medidas como la reducción de la altitud de vuelo, no solo reportaría beneficios climáticos al reducir el calentamiento producido por las estelas de condensación a una elevada altitud, sino que también mejoraría la calidad del aire en los alrededores de los aeropuertos. La reducción de los compuestos aromáticos y el azufre también mejorará la calidad del combustible y reducirá los costes. De hecho, la reducción del contenido de compuestos aromáticos es un proceso de refinación sencillo que se puede poner en práctica hoy en día. Las medidas para reducir los compuestos aromáticos y el azufre deben basarse en una evaluación de impacto científica, teniendo en cuenta sus beneficios medioambientales, así como su impacto en la operación y la seguridad de los vuelos.***

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 7

(7) La Comunicación sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁰, que fue adoptada por la Comisión en diciembre de 2020, establece una línea de actuación para que el sistema de transporte de la UE logre su transformación ecológica y digital y sea más resiliente. **La descarbonización** del sector del transporte aéreo es un proceso necesario y complicado, especialmente a corto plazo. Los avances tecnológicos realizados en los programas europeos y nacionales de investigación e innovación en el sector de la aviación han contribuido a reducir notablemente las emisiones en las últimas décadas. Sin embargo, el crecimiento del tráfico aéreo a escala mundial ha sido superior a las reducciones de emisiones del sector. Si bien se espera que las nuevas tecnologías ayuden a reducir **en las próximas décadas** la dependencia de la energía fósil que tiene la aviación **de corta distancia**, los combustibles de aviación sostenibles **ofrecen la única** solución para **una descarbonización importante** de los vuelos de cualquier distancia, incluso a corto plazo. No obstante, en la actualidad este potencial apenas se aprovecha.

¹⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité

(7) La Comunicación sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁰, que fue adoptada por la Comisión en diciembre de 2020, establece una línea de actuación para que el sistema de transporte de la UE logre su transformación ecológica y digital y sea más resiliente. **Para lograr la neutralidad climática, el Pacto Verde Europeo establece la necesidad de reducir las emisiones del transporte en un 90 % en 2050 (en comparación con los niveles de 1990). La reducción de las emisiones de CO₂ y las distintas del CO₂** del sector del transporte aéreo es un proceso necesario y complicado, especialmente a corto plazo. Los avances tecnológicos realizados en los programas europeos y nacionales de investigación e innovación en el sector de la aviación han contribuido a reducir notablemente las emisiones en las últimas décadas. Sin embargo, el crecimiento del tráfico aéreo a escala mundial ha sido superior a las reducciones de emisiones del sector. Si bien se espera que las nuevas tecnologías ayuden a reducir **a partir de la próxima década** la dependencia de la energía fósil que tiene la aviación, **y las nuevas tecnologías aeronáuticas de cero emisiones, como las aeronaves eléctricas o impulsadas por hidrógeno, pueden desempeñar un papel importante en la aviación comercial a medio y largo plazo**, los combustibles **sintéticos o biocombustibles avanzados** de aviación sostenibles **podrían ofrecer una** solución **prometedora** para **moderar las emisiones** de los vuelos de cualquier distancia, incluso a corto plazo. No obstante, en la actualidad este potencial apenas se aprovecha.

¹⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité

de las Regiones: «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final], de 9.12.2020.

de las Regiones: «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final], de 9.12.2020.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Dada la improbabilidad de que el sector de la aviación alcance la neutralidad climática a corto y medio plazo, es necesario garantizar que se utilice el modo de transporte más sostenible, tanto para los pasajeros como para las mercancías, siempre que sea posible. Con el fin de facilitar el cambio modal hacia el ferrocarril y otros modos de transporte sostenibles, el primer paso consistiría en crear el instrumento de transparencia necesario para que las personas puedan saber, antes de tomar una decisión, si tales alternativas de transporte sostenibles existen para cada vuelo de corta distancia y si son competitivas en términos de duración del trayecto. En algunas regiones periféricas de la Unión, es posible que no haya ninguna alternativa, y mucho menos una sostenible. La Comisión debería tenerlo en cuenta a la hora de elaborar dicha lista de vuelos de corta distancia.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 ter) La investigación y la innovación desempeñarán un papel sustancial en el desarrollo de combustibles de aviación

sostenibles y sintéticos y en el desarrollo de capacidades de producción. Se debe establecer claramente una prioridad de inversión correspondiente en el seno de los programas de inversión pertinentes de la Unión determinados por la Comisión.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Los combustibles de aviación sostenibles son combustibles líquidos, de sustitución directa del combustible convencional y plenamente miscibles con él, y que son compatibles con los motores de aeronaves existentes. Se han certificado a nivel mundial varias vías de producción de combustibles de aviación sostenibles para su uso en la aviación civil o militar. **Los combustibles de aviación sostenibles** están preparados tecnológicamente para desempeñar un papel importante en la reducción de las emisiones del transporte aéreo incluso a muy corto plazo. Se espera que, a medio y **largo** plazo, representen una parte importante de la combinación de combustibles de la aviación. Además, **con el apoyo de unas normas internacionales adecuadas en materia de combustibles, los combustibles de aviación sostenibles podrían contribuir** a reducir el contenido de sustancias aromáticas del combustible final utilizado por un operador, contribuyendo así a reducir otras emisiones distintas del CO₂. **Se espera que otras alternativas para la propulsión de aeronaves, como la electricidad o el hidrógeno líquido, contribuyan progresivamente a la descarbonización del transporte aéreo, empezando por los vuelos de corta distancia.**

Enmienda

(8) **Los combustibles de aviación sostenibles son combustibles líquidos o gaseosos de sustitución directa y no directa del combustible convencional, que pueden sustituir los combustibles de aviación fósiles. Actualmente, los combustibles de aviación sostenibles más comunes** son combustibles líquidos de sustitución directa del combustible convencional y plenamente miscibles con él, y que son compatibles con los motores de aeronaves existentes. Se han certificado a nivel mundial varias vías de producción de combustibles de aviación sostenibles **de sustitución directa** para su uso en la aviación civil o militar. **Estos** están preparados tecnológicamente para desempeñar un papel importante en la reducción de las emisiones del transporte aéreo incluso a muy corto plazo. Se espera que, a medio plazo, representen una parte importante de la combinación de combustibles de la aviación. **Se espera que otras alternativas para la propulsión de aeronaves, como la electricidad o el hidrógeno líquido, desempeñen progresivamente un papel esencial en la sustitución de queroseno fósil en el transporte aéreo, empezando por los vuelos de corta distancia.** Además, **estos** combustibles de aviación **de sustitución directa y no directa** sostenibles **contribuirán** también a reducir el contenido de sustancias aromáticas del

combustible final utilizado por un operador, contribuyendo así a reducir otras emisiones distintas del CO₂.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) A nivel mundial los combustibles de aviación sostenibles **están regulados por la OACI. En particular, la OACI establece disposiciones detalladas sobre la sostenibilidad, la trazabilidad y la contabilidad de los combustibles de aviación sostenibles que se utilicen en los vuelos contemplados** en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Aunque en el CORSIA se establecen incentivos y los combustibles de aviación sostenibles se consideran un pilar integral del trabajo sobre la viabilidad de un objetivo ideal a largo plazo para la aviación internacional, actualmente no existe ningún régimen obligatorio para el uso de combustibles de aviación sostenibles en los vuelos internacionales. Los acuerdos multilaterales o bilaterales exhaustivos de transporte aéreo entre la **UE** o sus Estados miembros y terceros países suelen incluir disposiciones sobre protección del medio ambiente. Sin embargo, por el momento, tales disposiciones no imponen a las partes contratantes ningún requisito vinculante sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles.

Enmienda

(10) A nivel mundial los **países se comprometen diplomáticamente con las vías de certificación y otros requisitos y objetivos en materia de combustibles de aviación sostenibles a través de la OACI. Entre ellos están los criterios de sostenibilidad que el Consejo de la OACI adoptó en 2021 para que los CAS pudieran tenerse en cuenta** en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Aunque en el CORSIA se establecen incentivos y los combustibles de aviación sostenibles se consideran un pilar integral del trabajo sobre la viabilidad de un objetivo ideal a largo plazo para la aviación internacional, actualmente no existe ningún régimen obligatorio para el uso de combustibles de aviación sostenibles en los vuelos internacionales. Los acuerdos multilaterales o bilaterales exhaustivos de transporte aéreo entre la **Unión** o sus Estados miembros y terceros países suelen incluir disposiciones sobre protección del medio ambiente. Sin embargo, por el momento, tales disposiciones no imponen a las partes contratantes ningún requisito vinculante sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 15

(15) El presente Reglamento debe ser de aplicación para las aeronaves utilizadas en la aviación civil que efectúen vuelos de transporte aéreo comercial. No debe ser de aplicación para otras aeronaves, como las militares y las dedicadas a operaciones con fines humanitarios, de búsqueda, rescate, socorro en caso de catástrofe o médicos, ni a operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios. De hecho, los vuelos operados en tales circunstancias son de carácter excepcional y, como tales, no siempre pueden planificarse del mismo modo que los vuelos regulares. Dada la naturaleza de sus operaciones, puede que no siempre estén en condiciones de cumplir las obligaciones derivadas del presente Reglamento, ya que pueden representar una carga innecesaria. Con el fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en todo el mercado único de la aviación de la UE, el presente Reglamento debe cubrir la mayor proporción posible del tráfico aéreo comercial gestionado desde aeropuertos situados en el territorio de la **UE**. Al mismo tiempo, para salvaguardar la conectividad aérea en beneficio de los ciudadanos, las empresas y las regiones de la **UE**, es importante evitar que se imponga una carga excesiva a las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos pequeños. Debe definirse un umbral anual de tráfico aéreo de pasajeros y de mercancías, por debajo del cual los aeropuertos no estarían cubiertos por el presente Reglamento; no obstante, el ámbito de aplicación del Reglamento debe abarcar al menos el **95 %** del tráfico total que salga de aeropuertos de la Unión. Por las mismas razones, debe definirse un umbral para eximir a los operadores de aeronaves que realicen un número muy bajo de salidas desde aeropuertos situados en el territorio de la **UE**.

(15) El presente Reglamento debe ser de aplicación para las aeronaves utilizadas en la aviación civil que efectúen vuelos de transporte aéreo comercial, ***incluidos los vuelos de aviación de negocios y los vuelos de recreo***. No debe ser de aplicación para otras aeronaves, como las militares y las dedicadas a operaciones con fines humanitarios, de búsqueda, rescate, socorro en caso de catástrofe o médicos, ni a operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios. De hecho, los vuelos operados en tales circunstancias son de carácter excepcional y, como tales, no siempre pueden planificarse del mismo modo que los vuelos regulares. Dada la naturaleza de sus operaciones, puede que no siempre estén en condiciones de cumplir las obligaciones derivadas del presente Reglamento, ya que pueden representar una carga innecesaria. Con el fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en todo el mercado único de la aviación de la UE, el presente Reglamento debe cubrir la mayor proporción posible del tráfico aéreo comercial gestionado desde aeropuertos situados en el territorio de la **Unión**. Al mismo tiempo, para salvaguardar la conectividad aérea en beneficio de los ciudadanos, las empresas y las regiones de la **Unión**, es importante evitar que se imponga una carga excesiva a las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos ***muy*** pequeños. Debe definirse un umbral anual de tráfico aéreo de pasajeros y de mercancías, por debajo del cual los aeropuertos no estarían cubiertos por el presente Reglamento. ***Por la misma razón de salvaguardar la conectividad aérea, los suministradores de combustible de aviación situados en islas pequeñas o en regiones ultraperiféricas —que se enumeran en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea— deberían estar exentos de las***

obligaciones con respecto a los CAS. No obstante, el ámbito de aplicación del Reglamento debe abarcar ***de aquí a 2050*** al menos el ***94 %*** del tráfico total que salga de aeropuertos de la Unión. Por las mismas razones, debe definirse un umbral para eximir a los operadores de aeronaves que realicen un número muy bajo de salidas desde aeropuertos situados en el territorio de la ***Unión.*** ***Sin embargo, cualquier aeropuerto de la Unión o cualquier operador de aeronaves que opere desde dichos aeropuertos podrá optar en cualquier momento por quedar cubierto por el presente Reglamento y ser tratado en consecuencia. En este contexto, la Unión podría prestar apoyo para el desarrollo de la infraestructura necesaria de CAS a los aeropuertos de las islas y regiones ultraperiféricas que hayan optado por quedar cubiertos por el presente Reglamento.***

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de combustibles de aviación sostenibles con ***un elevado potencial de sostenibilidad,*** madurez comercial, innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras. Todo ello debe ayudar a crear mercados de combustibles innovadores y competitivos y a garantizar, a corto y largo plazo, un suministro suficiente de combustibles de aviación sostenibles a fin de contribuir a cumplir los objetivos de descarbonización del transporte de la Unión, reforzando al mismo tiempo los esfuerzos de esta por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente. ***A tal fin, deben ser elegibles los combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las***

Enmienda

(16) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de combustibles de aviación sostenibles con madurez comercial y un elevado potencial de innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras, ***dando prioridad a aquellos con mayor potencial de sostenibilidad.*** Todo ello debe ayudar a crear mercados de combustibles innovadores y competitivos y a garantizar, a corto y largo plazo, un suministro suficiente de combustibles de aviación sostenibles a fin de contribuir a cumplir los objetivos de descarbonización del transporte de la Unión, reforzando al mismo tiempo los esfuerzos de esta por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente.

materias primas enumeradas en las partes A y B del anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001, así como los combustibles de aviación sintéticos. En particular, los combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 son esenciales, ya que actualmente es la tecnología más madura desde el punto de vista comercial para descarbonizar el transporte aéreo incluso a corto plazo.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) El desarrollo y la producción de combustibles de aviación sostenibles deben aumentarse de manera exponencial en los próximos años. La Unión y los Estados miembros deben invertir en la investigación y la producción de proyectos de combustibles de aviación sostenibles, dado que presentan una oportunidad tanto medioambiental como industrial. La producción de combustibles de aviación sostenibles debe concentrarse dentro de la Unión, creando oportunidades industriales, laborales y de investigación en todos los Estados miembros.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

Enmienda

(18) Es necesario contar con un marco de sostenibilidad único, claro y sólido para ofrecer seguridad a los agentes del sector

(18) Es necesario contar con un marco de sostenibilidad único, claro, sólido y **duradero** para ofrecer seguridad **jurídica** a

de la aviación y de los combustibles sobre la subvencionabilidad de los combustibles de aviación sostenibles en virtud del presente Reglamento. Para garantizar la coherencia con otras políticas conexas de la UE, la elegibilidad de los combustibles de aviación sostenibles debe determinarse con arreglo al cumplimiento de los criterios de sostenibilidad establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001¹².

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

los agentes del sector de la aviación y de los combustibles sobre la subvencionabilidad de los combustibles de aviación sostenibles en virtud del presente Reglamento. Para garantizar la coherencia con otras políticas conexas de la UE, la elegibilidad de los combustibles de aviación sostenibles debe determinarse con arreglo al cumplimiento de los criterios de sostenibilidad establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001¹².

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

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) El presente Reglamento debe tener el objetivo de garantizar que los operadores de aeronaves puedan competir sobre la base de la igualdad de oportunidades por lo que se refiere al acceso a los combustibles de aviación sostenibles. Para evitar distorsiones en el mercado de los servicios aéreos, todos los aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben recibir el suministro de porcentajes mínimos uniformes de combustibles de aviación sostenibles. Si bien el mercado es libre de suministrar y utilizar mayores cantidades de combustible sostenible, el presente Reglamento debe garantizar que los porcentajes mínimos obligatorios de combustibles de aviación sostenibles sean los mismos en todos los aeropuertos contemplados. Asimismo, el Reglamento reemplaza cualquier requisito establecido directa o indirectamente a nivel nacional o regional que exija a los operadores de aeronaves o a los proveedores de

Enmienda

(19) El presente Reglamento debe tener el objetivo de garantizar que los operadores de aeronaves puedan competir sobre la base de la igualdad de oportunidades por lo que se refiere al acceso a los combustibles de aviación sostenibles. Para evitar distorsiones en el mercado de los servicios aéreos, todos los aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben recibir el suministro de porcentajes mínimos uniformes de combustibles de aviación sostenibles. Si bien el mercado es libre de suministrar y utilizar mayores cantidades de combustible sostenible, el presente Reglamento debe garantizar que los porcentajes mínimos obligatorios de combustibles de aviación sostenibles sean los mismos en todos los aeropuertos contemplados, ***incluidos los situados en islas para tener en cuenta la importancia de las rutas aéreas que conectan las islas con el continente***. Asimismo, el ***presente*** Reglamento reemplaza cualquier requisito

combustible de aviación utilizar o suministrar combustibles de aviación sostenibles con objetivos distintos de los prescritos en virtud del presente Reglamento. Con el fin de crear un marco jurídico claro y predecible y, de este modo, fomentar el desarrollo del mercado y la implantación de los combustibles que sean más sostenibles e innovadores y tengan potencial de crecimiento para satisfacer las necesidades futuras de tecnologías de combustible, el presente Reglamento debe fijar gradualmente, a lo largo del tiempo, porcentajes mínimos de combustibles de aviación sintéticos. Es necesario establecer una subobligación específica para los combustibles de aviación sintéticos, teniendo en cuenta el importante potencial de descarbonización de dichos combustibles y las estimaciones actuales sobre sus costes de producción. Cuando se producen a partir de electricidad renovable y carbono capturado directamente del aire, los combustibles de aviación sintéticos pueden lograr hasta un 100 % de ahorro de emisiones en comparación con los combustibles de aviación convencionales. También presentan ventajas notables frente a otros tipos de combustibles de aviación sostenibles con respecto a la eficiencia en el uso de los recursos (en particular en cuanto a las necesidades de agua) del proceso de producción. Sin embargo, se estima que los costes actuales de producción de los combustibles de aviación sintéticos son entre tres y seis veces superiores al precio de mercado de los combustibles de aviación convencionales. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer una subobligación específica para esta tecnología. ***En futuras revisiones podría estudiarse la posibilidad de incluir en el ámbito de aplicación del presente Reglamento otros tipos de combustibles sintéticos, como combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono que logren importantes reducciones de gases de efecto invernadero, en caso de que se***

establecido directa o indirectamente a nivel nacional o regional que exija a los operadores de aeronaves o a los proveedores de combustible de aviación utilizar o suministrar combustibles de aviación sostenibles con objetivos distintos de los prescritos en virtud del presente Reglamento. Con el fin de crear un marco jurídico claro y predecible y, de este modo, fomentar el desarrollo del mercado y la implantación de los combustibles que sean más sostenibles e innovadores y tengan potencial de crecimiento para satisfacer las necesidades futuras de tecnologías de combustible, el presente Reglamento debe fijar gradualmente, a lo largo del tiempo, porcentajes mínimos de combustibles de aviación sintéticos. Es necesario establecer una subobligación específica para los combustibles de aviación sintéticos, teniendo en cuenta el importante potencial de descarbonización de dichos combustibles y las estimaciones actuales sobre sus costes de producción. Cuando se producen a partir de electricidad renovable y carbono capturado directamente del aire, los combustibles de aviación sintéticos pueden lograr hasta un 100 % de ahorro de emisiones en comparación con los combustibles de aviación convencionales. También presentan ventajas notables frente a otros tipos de combustibles de aviación sostenibles con respecto a la eficiencia en el uso de los recursos (en particular en cuanto a las necesidades de agua) del proceso de producción. Sin embargo, se estima que los costes actuales de producción de los combustibles de aviación sintéticos son entre tres y seis veces superiores al precio de mercado de los combustibles de aviación convencionales. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer una subobligación específica para esta tecnología.

definan tales combustibles en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) *Los aeropuertos cubiertos* por el presente Reglamento deben garantizar que se dispone de toda la infraestructura necesaria para el suministro, el almacenamiento y el repostaje de combustible de aviación sostenible, a fin de que esto no constituya un obstáculo para la utilización de dicho combustible. En caso necesario, la Agencia debe poder exigir *a un aeropuerto* de la Unión que *facilite* información sobre la infraestructura disponible que permite a los operadores de aeronaves distribuir y repostar sin dificultades combustibles de aviación sostenibles. El papel de la Agencia debe permitir que los aeropuertos y las compañías aéreas tengan un punto de contacto común en caso de que sea necesario realizar una aclaración técnica sobre la disponibilidad de infraestructuras de combustible.

Enmienda

(22) *Las partes pertinentes implicadas en el suministro de combustible cubiertas* por el presente Reglamento deben garantizar que se dispone de toda la infraestructura necesaria para el suministro, el almacenamiento y el repostaje de combustible de aviación sostenible, a fin de que esto no constituya un obstáculo para la utilización de dicho combustible. *Esta obligación debería incluir la provisión de capacidad de infraestructura de recarga eléctrica y de capacidad de infraestructura de repostaje de hidrógeno, proporcional a la utilización de aeronaves eléctricas y de aeronaves propulsadas por hidrógeno renovable.* En caso necesario, la Agencia debe poder exigir *a las partes pertinentes implicadas en el suministro de combustible en los aeropuertos* de la Unión que *faciliten* información sobre la infraestructura disponible que permite a los operadores de aeronaves distribuir y repostar sin dificultades combustibles de aviación sostenibles. El papel de la Agencia debe permitir que los aeropuertos y las compañías aéreas tengan un punto de contacto común en caso de que sea necesario realizar una aclaración técnica sobre la disponibilidad de infraestructuras de combustible.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 22 bis (nuevo)

(22 bis) Muchos aeropuertos de la Unión se abastecen de combustible de aviación principalmente a través de oleoductos procedentes de las refinerías o plantas de mezcla, donde es necesario realizar la mezcla de los CAS para que cumplan con las especificaciones de seguridad y sostenibilidad. Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para permitir el acceso continuado y sin interrupciones de los suministradores de combustible de aviación a las infraestructuras de combustible de aviación para el transporte civil con el fin de suministrar tanto combustibles de aviación convencionales como combustibles de aviación que contengan porcentajes de combustibles de aviación sostenibles. El suministro de CAS a los aeropuertos de la Unión en cantidades suficientes para satisfacer las disposiciones establecidas en el anexo I por medios alternativos, como el transporte por carretera o mediante camiones desde las refinerías y las plantas de mezcla, es inviable desde el punto de vista logístico y práctico, y también desde la perspectiva de los costes y de las sanciones por emisiones de CO₂. Será esencial utilizar estos oleoductos además de los oleoductos pertenecientes a los proveedores de combustible (si existen), así como las instalaciones ferroviarias ya disponibles, con el fin de suministrar los CAS mínimos exigidos en el marco de este Reglamento.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(26 bis) *El presente Reglamento debe promover una mayor transparencia sobre la huella medioambiental de la aviación. Debe facilitarse información a los usuarios de los servicios de aviación sobre las emisiones durante el ciclo de vida de los aeropuertos, los servicios de aviación y los vuelos, incluido el uso de combustibles alternativos sostenibles, de modo que puedan tomar decisiones con conocimiento de causa sobre sus necesidades de transporte y los impactos medioambientales derivados de ellas.*

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Considerando 29

Texto de la Comisión

Enmienda

(29) Las sanciones aplicables a los proveedores que no cumplan los objetivos establecidos en el presente Reglamento deben completarse con la obligación de suministrar el año siguiente al mercado lo que haya faltado para cumplir el porcentaje;

(29) *Los ingresos generados por el pago de las sanciones deben utilizarse para fomentar la distribución y el uso de combustibles de aviación sostenibles y las nuevas tecnologías relacionadas en el sector de la aviación, y para ayudar a los operadores de aviación a cumplir sus objetivos en materia climática y medioambiental. A tal fin, estos ingresos deben asignarse al Fondo de Innovación a que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.*

Las sanciones aplicables a los proveedores que no cumplan los objetivos establecidos en el presente Reglamento deben completarse con la obligación de suministrar el año siguiente al mercado lo que haya faltado para cumplir el porcentaje;

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión

Enmienda

(31) A fin de que los proveedores de combustible de aviación, los aeropuertos de la Unión y los operadores de aeronaves puedan realizar las inversiones tecnológicas y logísticas necesarias durante un período de tiempo razonable, debe preverse un período transitorio de cinco años. Durante esta fase, podrá utilizarse combustible de aviación que contenga mayores porcentajes de combustible de aviación sostenible para compensar un menor porcentaje de tales combustibles o una menor disponibilidad de combustibles de aviación convencionales en otros aeropuertos.

suprimido

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento
Considerando 32 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(32 bis) La introducción gradual de aviones de propulsión eléctrica y el aumento del uso de electricidad en el sector de la aviación podrían dar lugar en el futuro a una escasez de producción de electricidad procedente de fuentes renovables para este sector. Si, en el momento de la revisión del presente Reglamento, la Comisión confirma dicha escasez, podría sugerir, como parte de esta revisión, que se adapte en consecuencia la definición de combustibles de aviación sintéticos.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El presente Reglamento establece normas armonizadas sobre la utilización y el suministro de combustibles de aviación sostenibles.

Enmienda

El presente Reglamento establece normas armonizadas sobre la utilización y el suministro de combustibles de aviación sostenibles, ***en particular mediante el establecimiento de obligaciones para que los proveedores de combustible de aviación proporcionen una cuota de combustible de aviación sostenible, una obligación de repostaje para los operadores de aeronaves y la obligación de que los aeropuertos de la Unión proporcionen la infraestructura necesaria.***

Enmienda 27

**Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 – guion 1**

Texto de la Comisión

— «aeropuerto de la Unión»: un aeropuerto tal como se define en el artículo 2, punto 2, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, ***en el que el tráfico de pasajeros haya sido superior a un millón de pasajeros o en el que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100 000 toneladas en el período de notificación, y que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;***

¹³ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

Enmienda

— «aeropuerto de la Unión»: un aeropuerto ***civil*** tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³;

¹³ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

Enmienda 28

**Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 – guion 2**

Texto de la Comisión

— «operador de aeronaves»: persona que haya gestionado, como mínimo, **729** vuelos de transporte aéreo comercial que hayan salido de aeropuertos de la Unión en el período de notificación o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave de que se trate;

Enmienda

— «operador de aeronaves»: persona que haya gestionado, como mínimo, **52** vuelos de transporte aéreo comercial que hayan salido de aeropuertos de la Unión en el período de notificación o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave de que se trate;

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- **«entidad responsable de gestionar el funcionamiento de una infraestructura»: un aeropuerto de la Unión, un suministrador de combustible o un proveedor de servicios de asistencia en tierra, según se define en el artículo 2, párrafo primero, letra g), de la Directiva 96/67/CE, a cargo de las infraestructuras necesarias para la entrega, el almacenamiento y el abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles;**

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – guion 3

Texto de la Comisión

Enmienda

— «vuelo de transporte aéreo comercial»: vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, o vuelo de aviación de negocios;

— «vuelo de transporte aéreo comercial»: vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, o vuelo de aviación de negocios **o de recreo;**

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- **«vuelo de recreo»: uso de una aeronave con fines privados o de recreo no asociados a un uso comercial o profesional;**

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- **«vuelo de corta distancia»: vuelo directo o indirecto en el que la distancia entre el aeropuerto inicial de salida y el destino final es inferior a 1 000 km en línea recta;**

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- **«alternativa sostenible a un vuelo de corta distancia»: cuando los pasajeros y las mercancías pueden viajar en un modo de transporte colectivo programado más sostenible a un destino en el que opera un vuelo de corta distancia con una duración del trayecto competitiva;**

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 3 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- **«aviación de negocios»:**
explotación o uso de aeronaves por parte de empresas o particulares para el transporte de pasajeros o mercancías en interés del desempeño de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos;

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – guion 5

Texto de la Comisión

Enmienda

— «combustibles de aviación sostenibles» («CAS»): combustibles de aviación ***de sustitución directa*** que son bien combustibles de aviación sintéticos, o bien biocarburos avanzados tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, o bien biocarburos producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva, y que cumplen los criterios de sostenibilidad y emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7, de dicha Directiva y están certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva;

— «combustibles de aviación sostenibles» («CAS»): combustibles de aviación que son bien combustibles de aviación sintéticos, o bien biocarburos avanzados tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, o bien biocarburos producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva, y que cumplen los criterios de sostenibilidad y emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29, apartados 2 a 7, de dicha Directiva y están certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva;

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – guion 8

Texto de la Comisión

Enmienda

— «combustibles de aviación sintéticos»: combustibles, utilizados en

— «combustibles de aviación sintéticos»: combustibles, utilizados en

aviación, que son combustibles renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001;

aviación, que son combustibles *líquidos o gaseosos* renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001, *o, sin perjuicio del artículo 14, electricidad procedente de fuentes renovables tal como se define en el artículo 2, párrafo segundo, punto 1, de la Directiva (UE) 2018/2001; en el caso de los combustibles de aviación sintéticos que necesitan carbono para ser producidos, este carbono se obtendrá preferentemente de la captura directa de aire;*

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

— *«electricidad procedente de fuentes de energía renovables» o «electricidad renovable»: electricidad producida a partir de fuentes de energía renovables, con arreglo a la definición del artículo 2, párrafo segundo, punto 1, de la Directiva (UE) 2018/2001;*

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – párrafo 1 – guion 9 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

— *«hidrógeno procedente de fuentes de energía renovables» o «hidrógeno renovable»: hidrógeno producido a partir de electricidad renovable o de combustibles líquidos o gaseosos renovables de origen no biológico, con arreglo a la definición del artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001;*

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

Los proveedores de combustible de aviación velarán por que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en **cada aeropuerto** de la Unión contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible, **con un porcentaje mínimo de combustible de aviación sintético** de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I.

Enmienda

1. Desde el 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2029, los proveedores de combustible de aviación velarán por que todo el combustible de aviación puesto a disposición de los operadores de aeronaves en **los aeropuertos** de la Unión, **cubiertos por el presente Reglamento y no situados en una de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en que el tráfico de pasajeros fuera superior a 700 000 pasajeros o en que el tráfico de mercancías fuera superior a 20 000 toneladas en el período de notificación**, contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible, de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Sin perjuicio de la aplicación del artículo 14, del 1 de enero de 2030 al 31 de diciembre de 2049, los proveedores de combustible de aviación velarán por que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en **cada aeropuerto de la Unión no situado en una de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en**

el que el tráfico de pasajeros fuera superior a 500 000 pasajeros o en el que el tráfico de mercancías fuera superior a 20 000 toneladas en el período de notificación, contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible, con un porcentaje mínimo de combustible de aviación sintético de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter. Sin perjuicio de la aplicación del artículo 14, desde el 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2049, los proveedores de combustible de aviación velarán por que todo el combustible de aviación puesto a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión no situado en una región ultraperiférica, según se enumera en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en el que el tráfico de pasajeros fuera superior a 50 000 pasajeros o cuando el tráfico de mercancías fuera superior a 10 000 toneladas en el período de notificación, contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible, incluido un porcentaje mínimo de combustible de aviación sintético de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 quater. Un aeropuerto situado en el territorio de la Unión o un operador de aeronaves que opere desde aeropuertos de la Unión que no entren en el ámbito de aplicación de los apartados 1 o 2 podrá solicitar a la Comisión ser tratado como un aeropuerto u operador de aeronaves de la Unión, respectivamente, con arreglo al presente Reglamento. Dicho aeropuerto u operador de aeronaves debe informar en consecuencia a la Agencia y a las autoridades competentes.

Enmienda 43

**Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. A más tardar el 1 de enero de 2025, los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para permitir el acceso continuado y sin interrupciones de los suministradores de combustible de aviación a las infraestructuras de combustible de aviación para el transporte civil con el fin de suministrar tanto combustibles de aviación convencionales como combustibles de aviación que contengan porcentajes de combustibles de aviación sostenibles de conformidad con el anexo I en todos los aeropuertos de la Unión.

Enmienda 44

**Propuesta de Reglamento
Artículo 4 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 bis

Reducción de los efectos no relacionados

con el CO₂ de los carburorreactores

1. A más tardar el 1 de enero de 2024, y posteriormente cada tres años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se evaluarán las posibles vías y los progresos realizados por los proveedores de combustible de aviación hacia la reducción y posible eliminación de los compuestos aromáticos y del azufre en los combustibles convencionales.

2. La Comisión acompañará, cuando proceda, los informes a que se refiere el apartado 1 con propuestas legislativas sobre la reducción y posible eliminación del contenido de compuestos aromáticos y azufre de los combustibles de aviación. Los informes se harán públicos.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 5 bis

Transparencia para los vuelos de corta distancia

1. A más tardar el 1 de enero de 2023, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los factores comparativos entre los vuelos de corta distancia, teniendo en cuenta los distintos porcentajes de combustibles de aviación sostenibles, y los modos de transporte colectivo alternativos. Estos factores incluirán como mínimo la huella ambiental y, en particular, las emisiones de gases de efecto invernadero por pasajero por kilómetro recorrido, el ruido, los costes, el enfoque basado en el ciclo de vida, la duración del trayecto competitiva, la conectividad y la disponibilidad.

2. En concreto, el informe a que se

refiere el apartado 1 incluirá una lista de todos los vuelos de corta distancia con una alternativa sostenible que hayan salido de cada aeropuerto de la Unión el año anterior. La Comisión proporcionará una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero típicas para cada vuelo de corta distancia con una alternativa sostenible, así como para cada alternativa sostenible, y la duración media del viaje en cada modo de transporte. Esta lista tendrá en cuenta que las rutas aéreas que conectan los aeropuertos insulares con los aeropuertos continentales son críticas para la conectividad de los ciudadanos y las economías de las islas.

3. La Comisión velará por que tanto el informe a que se refiere el apartado 1 como la lista a que se refiere el apartado 2 estén a disposición del público en línea.

4. Los operadores de aeronaves proporcionarán a sus clientes, antes de que estos efectúen la reserva, información acerca de la huella medioambiental y de las emisiones de gases de efecto invernadero por pasajero y kilómetro recorrido del vuelo en comparación a las alternativas sostenibles para dicha reserva, cuando la Comisión así lo establezca de conformidad con los apartados 1 y 2 y con el Reglamento (CE) n.º 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 2299/89 del Consejo.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los aeropuertos de la Unión adoptarán las

Los aeropuertos de la Unión ***o cualquier***

medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a **combustibles de aviación sostenibles de conformidad con el anexo I**, y proporcionarán la infraestructura necesaria para la entrega, el almacenamiento y el abastecimiento de dichos combustibles.

otra entidad responsable de gestionar el funcionamiento de las infraestructuras adoptarán las medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación sostenibles de conformidad con el anexo I, y proporcionarán la infraestructura necesaria para la entrega, el almacenamiento y el abastecimiento de dichos combustibles, **así como para la carga, la recarga y el repostaje de hidrógeno y electricidad de las aeronaves, de conformidad con [el artículo 13 del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos]**.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los aeropuertos de la Unión o cualquier otra entidad responsable de la gestión del funcionamiento de la infraestructura garantizarán que todos los operadores de aeronaves cubiertos por el presente Reglamento, incluidos los pequeños operadores de aeronaves, puedan cubrir su demanda de combustibles de aviación sostenibles.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

En caso de que los operadores de aeronaves informen a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») de que tienen dificultades para acceder a combustibles de aviación

En caso de que los operadores de aeronaves informen a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») de que tienen dificultades para acceder a combustibles de aviación

que contengan combustible de aviación sostenible en un aeropuerto determinado de la Unión por falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas, la Agencia **podrá solicitar** a tal aeropuerto que facilite la información necesaria para demostrar que cumple lo dispuesto en el apartado 1. El aeropuerto de la Unión de que se trate facilitará la información sin demora injustificada.

que contengan combustible de aviación sostenible en un aeropuerto determinado de la Unión por falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas, la Agencia **solicitará sin demora injustificada** a tal aeropuerto **o cualquier otra entidad responsable de la gestión del funcionamiento de la infraestructura** que facilite la información necesaria para demostrar que cumple lo dispuesto en el apartado 1. El aeropuerto de la Unión **o la entidad** de que se trate facilitarán la información sin demora injustificada.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – párrafo 3

Texto de la Comisión

La Agencia evaluará la información recibida y avisará a la Comisión en caso de que de dicha información se desprenda que **el aeropuerto de la Unión** no cumple sus obligaciones. Los aeropuertos de la Unión adoptarán las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas en un plazo de **cinco** años a partir de la entrada en vigor del Reglamento **o en el plazo de un año a partir de que superen uno de los umbrales contemplados** en el artículo 3, letra a).

Enmienda

La Agencia evaluará la información recibida y avisará a la Comisión en caso de que de dicha información se desprenda que **la entidad responsable de la gestión del funcionamiento de la infraestructura** no cumple sus obligaciones. **En caso de incumplimiento, la autoridad pertinente del Estado miembro impondrá una multa a dicha entidad con arreglo al artículo 11.**

Los aeropuertos de la Unión **a que se refiere el artículo 4, apartado 1**, adoptarán las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas en un plazo de **dos** años a partir de la entrada en vigor del Reglamento. **Los aeropuertos de la Unión a que se refiere el artículo 4, apartado 2, adoptarán las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas antes del 1 de enero de 2028. Los aeropuertos de la Unión a que se**

refiere el artículo 4, apartado 3, adoptarán las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas antes del 1 de enero de 2033.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) el porcentaje de cada tipo de combustible de aviación sostenible contenido en cada lote de combustible de aviación convencional suministrado en cada aeropuerto de la Unión.

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1) Los Estados miembros designarán a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de imponer multas a los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible. Los Estados miembros informarán a la Comisión al respecto.

1) Los Estados miembros designarán a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de imponer multas a los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión, los proveedores de combustible **y cualquier otra entidad responsable de la gestión del funcionamiento de la infraestructura**. Los Estados miembros informarán a la Comisión al respecto.

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 7

Texto de la Comisión

7) Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a nivel nacional para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y la recaudación de las multas administrativas. Los Estados miembros transferirán el importe recaudado a través de dichas multas *administrativas* como contribución al *Mecanismo de Inversión en Transición Verde de InvestEU, como pago complementario de la garantía de la Unión.*

Enmienda 53

**Propuesta de Reglamento
Artículo 11 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

7) Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a nivel nacional para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y la recaudación de las multas administrativas. Los Estados miembros transferirán el importe recaudado a través de dichas multas como contribución al *Fondo a que se refiere el artículo 11 bis.*

Enmienda

Artículo 11 bis

Asignación de sanciones en apoyo de los combustibles de aviación sostenibles

1. Los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el artículo 11, apartado 1, se asignarán para respaldar proyectos dirigidos a implantar rápidamente los combustibles de aviación sostenibles en el sector de la aviación para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes en dicho sector.

2. Los proyectos financiados por los ingresos generados por las sanciones a que se refiere el apartado 1 serán coherentes con los objetivos del presente Reglamento y, en particular, apoyarán el desarrollo, las pruebas y el despliegue de tecnologías aeronáuticas innovadoras que tengan potencial para lograr reducciones significativas de las emisiones, incluidos los aviones propulsados por electricidad o hidrógeno, para apoyar el desarrollo de

las infraestructuras necesarias de CAS en los aeropuertos de las islas y las regiones ultraperiféricas que hayan decidido ser tratadas como aeropuertos de la Unión en virtud del presente Reglamento, y para apoyar la redistribución, el reciclaje y la mejora de las capacidades de los trabajadores, en un diálogo social de calidad con los interlocutores sociales y prestando especial atención a las mujeres para promover su incorporación a la industria aeronáutica y los sectores conexos.

3. Los ingresos generados por las sanciones a las que se refiere el apartado 1 se asignarán al Fondo de Innovación al que se refiere el artículo 10 bis, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.

4. Toda la información sobre los proyectos financiados a que se refiere el apartado 2 y toda la información pertinente relacionada con el origen de las sanciones se pondrá a disposición del público de manera oportuna en una sección separada del sitio web del Fondo a que se refiere el apartado 3.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) la situación en cuanto al cumplimiento por los aeropuertos de las obligaciones establecidas en el artículo 6;

Enmienda

d) la situación en cuanto al cumplimiento por **las partes implicadas en el suministro de combustible** en los aeropuertos de la Unión de las obligaciones establecidas en el artículo 6;

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – párrafo 1 – letra f

Texto de la Comisión

f) el origen y las características de todos los combustibles de aviación sostenibles comprados por los operadores de aeronaves para su utilización en vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión.

Enmienda

f) el origen, las características **y la tecnología de conversión** de todos los combustibles de aviación sostenibles comprados por los operadores de aeronaves para su utilización en vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 13

Texto de la Comisión

Artículo 13

Período transitorio

No obstante lo dispuesto en el artículo 4, entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029, para cada período de notificación un proveedor de combustible de aviación podrá suministrar el porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible definido en el anexo I como una media ponderada de todo el combustible de aviación que haya suministrado en todos los aeropuertos de la Unión durante dicho período de notificación.

Enmienda

suprimido

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 14

A más tardar el 1 de enero de **2028**, y posteriormente cada cinco años, **los servicios de** la Comisión **presentarán** un informe al Parlamento Europeo y al Consejo **sobre** la evolución del mercado de los combustibles de aviación y su impacto en el mercado interior de la aviación de la Unión, en particular **en relación con la posible ampliación del ámbito de aplicación** del presente Reglamento **a otras fuentes de energía y otros tipos de combustibles sintéticos definidos en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables**, la posible revisión de los porcentajes mínimos previstos en el artículo 4 y el anexo I, **y el nivel de las multas administrativas**. El informe incluirá información, **cuando esté disponible**, sobre el desarrollo de un posible marco político para la utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI. **En el informe también se incluirán datos sobre** los avances tecnológicos en materia de investigación e innovación en el sector de la aviación que sean pertinentes para los **combustibles de aviación sostenibles**, también en lo que se refiere a la reducción **de** las emisiones distintas del CO₂. **En el informe se podrá considerar la conveniencia de modificar el presente Reglamento y, en su caso, las opciones de modificación**, en consonancia con **un posible marco político sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI**.

1. A más tardar el 1 de enero de **2027**, y posteriormente cada cinco años, la Comisión **presentará** un informe al Parlamento Europeo y al Consejo **sobre la evaluación del presente Reglamento y, si corresponde, remitirá propuestas legislativas para modificar este Reglamento. La Comisión acompañará cualquier otra propuesta legislativa de una evaluación de impacto, también sobre la posible compensación de los costes de la misma. Dicho informe se hará público.**

2. El informe contemplado en el apartado 1 se centrará en:

a) la evolución **de las tecnologías de la aviación y del mercado de los combustibles, en particular la evolución de los CAS**, y su impacto en el mercado interior de la aviación de la Unión, incluida **una evaluación del impacto del presente Reglamento en la competitividad de las compañías aéreas y aeropuertos europeos,**

de la posible fuga de carbono, y en las rutas aéreas que conectan islas con el continente, las repercusiones sociales y las correspondientes necesidades de empleo y formación;

b) la evolución de las actividades de aviación, en particular los combustibles de aviación, en relación con el impacto de sus emisiones tanto de gases de efecto invernadero como distintas del CO₂ en el cambio climático y la calidad del aire en torno a los aeropuertos;

c) la posible revisión de la definición de combustibles de aviación sintéticos en lo que respecta a las fuentes de energía para producir electricidad a que se refiere el artículo 3, punto 8;

d) la posible revisión del tamaño de los aeropuertos, las excepciones y los porcentajes mínimos previstos en el artículo 4, apartados 2 y 3, y el anexo I sobre la base del desarrollo del mercado de los combustibles, el despliegue de combustibles de aviación sostenibles viables y comerciales, la investigación y el desarrollo tecnológico, así como de la condición del sector de la aviación, con el fin de facilitar la transición ecológica y alcanzar objetivos climáticos;

e) la posible revisión del nivel de las multas a que se refiere el artículo 11.

3. El informe *a que se refiere el apartado 1 también* incluirá información sobre:

a) el desarrollo de un posible marco político para la utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI;

b) los avances tecnológicos en materia de investigación e innovación en el sector de la aviación que sean pertinentes para el presente Reglamento, también en lo que se refiere al desarrollo de aeronaves eléctricas o impulsadas por hidrógeno, así como a la reducción del impacto del sector de la aviación sobre las emisiones tanto de CO₂ como distintas del CO₂, incluidas

medidas sobre la eficiencia del combustible y su consumo total, en consonancia con el Acuerdo de París;

c) el desarrollo de un posible sistema de etiquetado de la Unión para el comportamiento medioambiental del sector de la aviación, incluido el transporte aéreo comercial;

d) el gasto por los Estados miembros de los ingresos generados por las sanciones a que se refieren el artículo 11y el artículo 11 bis.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Anexo I – título

Texto de la Comisión

Anexo I (*porcentajes de volumen*)

Enmienda

Anexo I (*porcentajes de energía*)

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra a

Texto de la Comisión

a) A partir del 1 de enero de 2025, un porcentaje mínimo del 2 % de CAS;

Enmienda

a) A partir del 1 de enero de 2025, un porcentaje mínimo del 2 % de CAS, **consistente en:**

i) un porcentaje mínimo del 0,04 % de combustibles de aviación sintéticos;

ii) un porcentaje mínimo de 0,6 Mtep de biocombustibles avanzados,

iii) un porcentaje máximo de 0,33 Mtep de biocombustibles producidos a partir de las materias primas que se recogen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, parte B;

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra b

Texto de la Comisión

b) A partir del 1 de enero de 2030, un porcentaje mínimo del **5 %** de CAS, **con un porcentaje mínimo del 0,7 % de combustibles de aviación sintéticos;**

Enmienda

b) A partir del 1 de enero de 2030, un porcentaje mínimo del **8 %** de CAS, **consistente en:**

i) un porcentaje mínimo del 2 % de combustibles de aviación sintéticos;

ii) un porcentaje máximo de 2,5 Mtep de biocombustibles avanzados;

iii) un porcentaje máximo de 0,33 Mtep de biocombustibles producidos a partir de las materias primas que se recogen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, parte B;

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra c

Texto de la Comisión

c) A partir del 1 de enero de 2035, un porcentaje mínimo del **20 %** de CAS, **con un porcentaje mínimo del 5 % de combustibles de aviación sintéticos;**

Enmienda

c) A partir del 1 de enero de 2035, un porcentaje mínimo del **27 %** de CAS, **consistente en:**

i) un porcentaje mínimo del 16 % de combustibles de aviación sintéticos;

ii) un porcentaje máximo de 4,9 Mtep de biocombustibles avanzados;

iii) un porcentaje máximo de 0,33 Mtep de biocombustibles producidos a partir de las materias primas que se recogen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, parte B;

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra d

Texto de la Comisión

d) A partir del 1 de enero de 2040, un porcentaje mínimo del **32 %** de CAS, **con un porcentaje mínimo del 8 % de combustibles de aviación sintéticos;**

Enmienda

d) A partir del 1 de enero de 2040, un porcentaje mínimo del **51 %** de CAS, **consistente en:**

i) un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos;

ii) un porcentaje máximo de 5,7 Mtep de biocombustibles avanzados,

iii) un porcentaje máximo de 0,33 Mtep de biocombustibles producidos a partir de las materias primas que se recogen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, parte B;

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra e

Texto de la Comisión

e) A partir del 1 de enero de 2045, un porcentaje mínimo del **38 %** de CAS, **con un porcentaje mínimo del 11 % de combustibles de aviación sintéticos.**

Enmienda

e) A partir del 1 de enero de 2045, un porcentaje mínimo del **63 %** de CAS, **consistente en:**

i) un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos;

ii) un porcentaje máximo de 5,8 Mtep de biocombustibles avanzados;

iii) un porcentaje máximo de 0,33 Mtep de biocombustibles producidos a partir de las materias primas que se recogen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, parte B;

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra f

Texto de la Comisión

f) A partir del 1 de enero de 2050, **un porcentaje mínimo del 63 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 28 % de combustibles de aviación sintéticos**

Enmienda

f) A partir del 1 de enero de 2050, **los proveedores de combustible de aviación garantizarán que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión a que se refiere el artículo 4, apartado 3, esté únicamente compuesto de combustible de aviación sostenible.**

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento Anexo I – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) El suministro global de estos CAS estará constituido por combustibles sintéticos de aviación, un máximo de 5,8 Mtep de biocarburantes avanzados y un máximo de 0,33 Mtep de biocarburantes producidos a partir de las materias primas que se recogen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, anexo IX, parte B.

ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON LA PONENTE

La lista siguiente se elabora con carácter totalmente voluntario y bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente. Las siguientes organizaciones o personas han colaborado con la ponente durante la preparación del informe, hasta su aprobación en comisión:

Entidades en orden alfabético
ClonBio
easyjet
e-Pure
Ewaba
Safran
Shell
Transport & Environment

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible
Referencias	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Comisiones competentes para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.9.2021
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 13.9.2021
Comisiones asociadas – Fecha del anuncio en el Pleno	11.11.2021
Ponentes de opinión Fecha de designación	Jutta Paulus 30.9.2021
Ponentes de opinión sustituidos	François Alfonsi
Examen en comisión	2.2.2022
Fecha de aprobación	20.4.2022
Resultado de la votación final	+ : 42 - : 6 0 : 28
Miembros presentes en la votación final	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
Suplentes presentes en la votación final	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

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

Explicación de los signos utilizados

- + : a favor
- : en contra
- 0 : abstenciones