



---

TEXTOS APROBADOS

---

**P9\_TA(2022)0297**

**Combustibles de aviación sostenibles (iniciativa «ReFuelEU Aviation») \*\*\*I**

**Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 7 de julio de 2022 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))<sup>1</sup>**

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

**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 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.

*Enmienda*

(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, **y uno de los principales conectores entre las regiones ultraperiféricas y el continente**, en particular en el mercado interior de la aviación de la Unión. El crecimiento de los servicios de transporte aéreo ha contribuido de forma significativa a mejorar la conectividad, **impulsar la cohesión y reducir las disparidades regionales** en el

---

<sup>1</sup> De conformidad con el artículo 59, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a la comisión competente con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A9-0199/2022).

seno de la Unión, *en particular en las regiones periféricas, ultraperiféricas, poco pobladas e insulares, así como* con terceros países, y ha sido un importante motor para la economía de la Unión.

## Enmienda 2

### 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 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.

#### *Enmienda*

(2) ***La Unión ha establecido obligaciones jurídicas por medio del Reglamento (UE) 2021/1119 con miras a lograr la neutralidad climática a más tardar en 2050, así como una reducción de aquí a 2030 de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de, al menos, un 55 % con respecto a 1990. Para lograrlo, todos los sectores económicos, incluido el sector del transporte, deben adoptar medidas rápidas para descarbonizar. Para el sector de la aviación, esto requiere un fuerte aumento de la producción, el suministro y la adopción de combustibles de aviación sostenibles. Desde*** 2020, el transporte aéreo ha sido uno de los sectores más duramente afectados por la crisis de la COVID-19. Se espera que el tráfico aéreo se reanude gradualmente en los próximos años y se recupere hasta los niveles anteriores a la crisis. ***La Organización de Aviación Civil Internacional calcula un crecimiento anual en Europa de hasta un 3 % anual hasta 2050 para el tráfico de pasajeros y del 2,4 % para el tráfico de mercancías.*** Al mismo tiempo, las emisiones del sector llevan aumentando desde 1990 y la tendencia al alza de las emisiones podría volver a producirse ***rápidamente*** a medida que superamos la pandemia. Por consiguiente, es ***imprescindible*** prepararse para el futuro y realizar los ajustes necesarios para garantizar un ***sector*** del transporte aéreo que funcione correctamente y contribuya

*plenamente* a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, con unos elevados niveles de conectividad, *asequibilidad*, seguridad y protección.

### Enmienda 3

#### 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 *de la Unión* se rige por normas establecidas a nivel mundial en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y por acuerdos multilaterales o bilaterales globales entre la Unión o sus Estados miembros y terceros países. *Por lo tanto, es importante que la Unión mantenga los esfuerzos realizados a escala internacional, multilateral y bilateral para promover un alto nivel de ambición y convergencia en la adopción de combustibles de aviación sostenibles, al mismo tiempo que provea unas condiciones de competencia equitativas internacionales.*

### Enmienda 4

#### 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

##### *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

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.

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 ***normas y oportunidades, generando así un sector pujante y oportunidades laborales. En gran medida, los vuelos dentro de la Unión forman parte de itinerarios mundiales establecidos en un mercado mundial. Lo mismo se aplica a los trayectos desde destinos no pertenecientes a la Unión a terceros países a través de aeropuertos europeos.*** Cuando se producen distorsiones en el mercado, los operadores de aeronaves o aeropuertos ***se hallan*** 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, ***poniendo en peligro las empresas y los puestos de trabajo del sector del transporte aéreo, así como*** a una pérdida de conectividad aérea ***y de opciones de transporte*** para los ciudadanos y las empresas.

## Enmienda 5

### 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 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

#### *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.

negativamente en la competencia en el mercado, ***así como reducir el atractivo del sector de la aviación y, por tanto, la movilidad, dado que unos precios del combustible altos se traducen directamente en precios altos para el consumidor final.*** 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 ***motivos económicas 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, ***al generar distorsiones en el mercado,*** 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. ***No obstante, el presente Reglamento también debe tener en cuenta el hecho de que el repostaje de combustible en ocasiones se lleva a cabo para cumplir las normas sobre seguridad del combustible, en cuyo caso está justificado por razones de seguridad. Además, el sobrerrepostaje de combustible puede producirse como consecuencia de dificultades operativas específicas de algunos operadores de aeronaves en algunos aeropuertos, entre otras cosas debido a tiempos de escala desproporcionados para las aeronaves o a***

***la reducción de la capacidad aeroportuaria en las horas punta. Por consiguiente, la Comisión debe supervisar, evaluar y analizar de cerca los casos de sobrerrepostaje de combustible y sus razones subyacentes y, en su caso, presentar propuestas legislativas para modificar el presente Reglamento.***

## **Enmienda 6**

### **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 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.

#### *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, ***el cumplimiento de las normativas laborales y sociales***, y la protección del medio ambiente. El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige que se introduzcan medidas, ***incluidos los instrumentos económicos***, destinadas a reducir las emisiones de carbono de las aeronaves que vuelan desde aeropuertos de la Unión ***y que desarrollan un mercado para la producción y suministro de combustible de aviación***. Dichas medidas deben contribuir al logro de los objetivos climáticos de la Unión de aquí a 2030 y 2050.

## **Enmienda 7**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 7**

#### *Texto de la Comisión*

(7) La Comunicación sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente<sup>10</sup>, que fue adoptada por la Comisión en diciembre de 2020, establece una línea de actuación para que el sistema

#### *Enmienda*

(7) La Comunicación sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente<sup>10</sup> 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.

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 *y el compromiso claro de la industria* 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, *incluido el desarrollo de las nuevas aeronaves de cero emisiones propulsadas por electricidad o hidrógeno*, ayuden a reducir en las próximas décadas la dependencia de la energía fósil *y puedan desempeñar una importante función en* la aviación *comercial a medio y largo plazo*, los combustibles de aviación sostenibles ofrecen *una solución prometedora* para una descarbonización importante de los vuelos de cualquier distancia, *tanto* a corto *como a medio y largo* plazo. No obstante, en la actualidad este potencial apenas se aprovecha *y necesita apoyo a lo largo del tiempo para el desarrollo y el despliegue de combustibles de aviación que sean sostenibles y para la investigación de nuevos motores y tecnologías aeronáuticos*.

---

<sup>10</sup> 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.

---

<sup>10</sup> 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.

## Enmienda 8

### Propuesta de Reglamento Considerando 7 bis (nuevo)

***(7 bis) El principio general de primacía de la eficiencia energética debe aplicarse a todos los sectores, más allá del sistema energético, a fin de incluir el sector del transporte, en particular, la aviación. En concreto, debe formar parte integral de 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 9

### Propuesta de Reglamento Considerando 8

(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

(8) Los combustibles de aviación sostenibles son combustibles ***de aviación que comprenden combustibles*** líquidos de sustitución directa del combustible convencional y plenamente miscibles con él, y que son compatibles con los motores de aeronaves existentes, ***así como el hidrógeno y la electricidad***. 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 ***y el apoyo de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESAs) para el***



CO<sub>2</sub>. *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.*

*diseño de dichas normas, 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 CO<sub>2</sub>. Otros combustibles de aviación sostenibles, como la electricidad o el hidrógeno, son tecnologías muy prometedoras y se espera que contribuyan progresivamente a la descarbonización del transporte aéreo, empezando por los vuelos de corta distancia. El presente Reglamento va a acelerar aún más el avance científico y el despliegue de estas tecnologías, así como la innovación comercial en torno a ellas, permitiendo a los operadores económicos considerar dichas tecnologías en relación con la obligación sobre los combustibles de aviación sostenibles, que se establece en el presente Reglamento, cuando tales tecnologías estén maduras y disponibles comercialmente. Esto también aumentará la seguridad y previsibilidad del mercado y actuará como incentivo para las inversiones en las nuevas tecnologías que sean necesarias.*

## Enmienda 10

### Propuesta de Reglamento Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(9) La introducción gradual de combustibles de aviación sostenibles en el mercado del transporte aéreo supondrá un coste adicional para las compañías aéreas, ya que estas tecnologías de combustible son actualmente más caras que el combustible convencional. Se prevé que esto agrave los problemas ya existentes en cuanto a condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo por lo que se refiere al combustible de aviación, y que provoque nuevas distorsiones entre los operadores de aeronaves y los aeropuertos. Mediante la

#### *Enmienda*

(9) La introducción gradual de combustibles de aviación sostenibles en el mercado del transporte aéreo supondrá un coste adicional para las compañías aéreas, ya que estas tecnologías de combustible son actualmente más caras que el combustible convencional. Se prevé que esto agrave los problemas ya existentes en cuanto a condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo por lo que se refiere al combustible de aviación, y que provoque nuevas distorsiones entre los operadores de aeronaves y los aeropuertos, ***también en el***

definición de disposiciones armonizadas en toda la Unión, el presente Reglamento debe adoptar medidas para evitar que la introducción de combustibles de aviación sostenibles afecte negativamente a la competitividad del sector de la aviación.

***contexto de la aplicación del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) y el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE).*** Mediante la definición de disposiciones armonizadas en toda la Unión, el presente Reglamento debe adoptar medidas para evitar que la introducción de combustibles de aviación sostenibles afecte negativamente a la competitividad del sector de la aviación, ***incluyendo definiciones comunes y la fijación de objetivos comunes a nivel de la Unión.***

## Enmienda 11

### 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 (CORSA). Aunque en el CORSA 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

#### *Enmienda*

(10) A nivel mundial los combustibles de aviación sostenibles están regulados y ***definidos*** por la OACI, ***donde los países acuerdan*** disposiciones detalladas sobre la sostenibilidad, la trazabilidad y la contabilidad ***de las vías certificadas de producción*** 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 (CORSA). Aunque en el CORSA 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. ***En la actualidad,*** tales disposiciones no imponen a las partes contratantes ningún requisito vinculante

sostenibles.

sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles.

## Enmienda 12

### Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(10 bis) Con el fin de evitar distorsiones de la competencia en el mercado internacional de la aviación, que podrían dar lugar a la pérdida de flujos de tráfico que conectan los aeropuertos de la Unión y a fugas de carbono, y con el fin de crear un mercado mundial de combustibles de aviación sostenibles, la política exterior de aviación de la Unión debe asumir un liderazgo mundial en la transición hacia el uso de combustibles sostenibles, entablar negociaciones internacionales para armonizar las definiciones y normas de combustibles de aviación sostenibles y promover la convergencia internacional sobre las normas relativas a la producción, la adopción y el abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles. Por lo tanto, es importante que la Unión mantenga los esfuerzos realizados por la OACI y se esfuerce por conseguir un sistema mundial ambicioso que promueva un mercado mundial para los combustibles de aviación sostenibles y establezca unas condiciones de competencia equitativas internacionales. Por consiguiente, la Comisión y los Estados miembros deben abogar por que en la Asamblea General de la OACI se inicien inmediatamente las negociaciones sobre un ambicioso marco político mundial a nivel de la OACI para la adopción de combustibles de aviación sostenibles. Una vez adoptado dicho marco político mundial, la Comisión debe velar por que las disposiciones del presente Reglamento sean compatibles, coherentes y complementarias con el***

*marco mundial y las normas internacionales, garantizando así una aplicación coherente y unas condiciones de competencia equitativas a escala internacional. Además, la Comisión y los Estados miembros deben procurar garantizar que los acuerdos multilaterales y bilaterales globales sobre transporte aéreo y servicios aéreos integren disposiciones equivalentes y vinculantes sobre un mandato de mezcla para la adopción de combustibles de aviación sostenibles. Asimismo, la Comisión debe evaluar periódicamente si las disposiciones del presente Reglamento tienen un efecto adverso en el funcionamiento del mercado interior de la aviación, la competitividad del sector, la igualdad de condiciones a escala internacional con respecto a las compañías aéreas y los centros aeroportuarios y la posible conducción alternativa que dé lugar a fugas de carbono y, en su caso, presentar soluciones para hacer frente a estos efectos adversos.*

## Enmienda 13

### Propuesta de Reglamento Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) Por consiguiente, deben establecerse normas uniformes para el mercado interior de la aviación, a fin de completar la Directiva (UE) 2018/2001 y hacer que cumpla sus objetivos generales, abordando las necesidades y disposiciones específicas derivadas del mercado interior de la aviación de la UE. En particular, el presente Reglamento tiene por objeto evitar la fragmentación del mercado de la aviación e impedir las posibles distorsiones de la competencia entre los agentes económicos o las prácticas desleales de evitación de costes en lo que respecta al repostaje de los operadores de aeronaves.

#### *Enmienda*

(12) Por consiguiente, deben establecerse normas uniformes para el mercado interior de la aviación, a fin de completar la Directiva (UE) 2018/2001 y hacer que cumpla sus objetivos generales, abordando las necesidades y disposiciones específicas derivadas del mercado interior de la aviación de la UE **y promoviendo los combustibles sostenibles en la aviación.** En particular, el presente Reglamento tiene por objeto evitar la fragmentación del mercado de la aviación **de la Unión** e impedir las posibles distorsiones de la competencia entre los agentes económicos o las prácticas desleales de evitación de

costes en lo que respecta al repostaje de los operadores de aeronaves, *así como promover la innovación y la producción en la Unión. Es necesario un apoyo y una financiación específicos a escala nacional y de la Unión, así como incentivar las asociaciones públicas y privadas al objeto de acelerar la adopción de los combustibles de aviación sostenibles.*

## Enmienda 14

### Propuesta de Reglamento Considerando 15

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(15) El presente Reglamento *no debe ser de aplicación para las aeronaves dedicadas a operaciones con fines humanitarios, de búsqueda, de rescate, de socorro en caso de catástrofe o médicos, ya que 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. 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 *las* aeronaves militares y las dedicadas a operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios. Con el fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en todo el mercado único de la aviación de la UE *y de desarrollar el mercado de los CAS y la infraestructura necesaria para estos combustibles en toda la Unión, el presente Reglamento* debe cubrir *todo* el tráfico aéreo comercial gestionado desde aeropuertos situados en el territorio de la UE. Al mismo tiempo, para salvaguardar la conectividad aérea en

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.***

beneficio de los ciudadanos, las empresas y las regiones de la UE, ***proporcionar la flexibilidad necesaria que permita a los proveedores de combustible suministrar y a las compañías aéreas utilizar los combustibles de aviación sostenibles de la manera más rentable*** y evitar que se imponga una carga excesiva a las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos pequeños, debe establecerse un mecanismo de flexibilidad, ***que incluya elementos de un régimen de certificados negociables***, como fase transitoria. ***Con el fin de evitar distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior, después de ese período transitorio los requisitos establecidos en el presente Reglamento deben aplicarse por igual a largo plazo a todos los aeropuertos de la Unión y a todos los operadores de aeronaves comerciales que aterricen o despeguen en un aeropuerto de la Unión.***

## Enmienda 15

### Propuesta de Reglamento Considerando 15 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(15 bis) Es fundamental que las regiones europeas menos conectadas, como las regiones insulares y ultraperiféricas, que a menudo dependen de la aviación como únicos medios de conexión, no se vean afectadas de forma desproporcionada por las obligaciones derivadas del presente Reglamento y que se garantice el acceso de estas regiones a los bienes y servicios esenciales. Con el fin de contribuir a salvaguardar la conectividad aérea de las regiones con menos opciones de transporte alternativas, debe prestarse atención a los posibles efectos de las disposiciones del presente Reglamento en lo que respecta a la asequibilidad, la competitividad y los posibles aumentos de precios de las rutas aéreas que conectan regiones remotas y***

*otras zonas de la Unión.*

## **Enmienda 16**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(16 bis)** *Es esencial que el conjunto de las materias primas sostenibles elegibles sea lo más inclusivo posible, a fin de maximizar el potencial de aumento de la producción de combustibles de aviación sostenibles a un coste asequible. La lista de materias primas admisibles en virtud del presente Reglamento no debe ser estática, sino que ha de evolucionar a lo largo del tiempo a fin de incluir nuevas materias primas sostenibles. A tal efecto, de conformidad con el artículo 28, apartado 6, de la Directiva (UE) 2018/2001, la Comisión debe revisar al menos cada dos años la lista de materias primas que figura en el anexo IX, partes A y B, con vistas a añadir nuevas materias primas. Las nuevas materias primas añadidas al anexo IX deben poder ser directamente admisibles para la producción de combustibles de aviación sostenibles en virtud del presente Reglamento.*

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(17) Por razones de sostenibilidad, no deben ser elegibles los combustibles **producidos a partir de** cultivos alimentarios y forrajeros. En particular, el cambio indirecto del uso de la tierra se produce cuando el cultivo de biocombustibles sustituye a la producción tradicional de cultivos alimentarios y

(17) Por razones de sostenibilidad, no deben ser elegibles, los combustibles **basados en** cultivos alimentarios y forrajeros, **incluidos los biocarburantes con alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra, como los derivados del aceite de palma.** En particular, el cambio indirecto del uso de la tierra se produce

forrajeros. Dicha demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y puede dar lugar a la expansión de las tierras agrícolas hacia zonas con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, lo que acarrearía más emisiones de gases de efecto invernadero y una pérdida de biodiversidad. Las investigaciones han puesto de manifiesto que la magnitud del efecto depende de una serie de factores, entre los que se encuentran el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda adicional de materias primas provocada por el uso de biocombustibles y la medida en que las tierras con elevadas reservas de carbono están protegidas en todo el mundo. Los mayores riesgos del cambio indirecto del uso de la tierra se han detectado en los biocombustibles, combustibles producidos a partir de materias primas en relación con las cuales se observa una expansión importante de la superficie de producción hacia tierras con elevadas reservas de carbono. Por consiguiente, no deben promoverse los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. Este enfoque está en consonancia con la política de la Unión, en particular con la Directiva (UE) 2018/2001, que limita, estableciendo un tope, el uso de dichos biocombustibles en el transporte por carretera y ferrocarril, teniendo en cuenta sus menores beneficios medioambientales, su menor rendimiento en términos de potencial de reducción de los gases de efecto invernadero y cuestiones de sostenibilidad más amplias. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra —que pueden anular parcial o totalmente la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de determinados biocombustibles— el cambio indirecto del uso de la tierra también plantea riesgos para la biodiversidad. Este riesgo es especialmente grave en el contexto de una expansión potencialmente importante de la producción impulsada por

cuando el cultivo de biocombustibles sustituye a la producción tradicional de cultivos alimentarios y forrajeros. Dicha demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y puede dar lugar a la expansión de las tierras agrícolas hacia zonas con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, lo que acarrearía más emisiones de gases de efecto invernadero y una pérdida de biodiversidad. Las investigaciones han puesto de manifiesto que la magnitud del efecto depende de una serie de factores, entre los que se encuentran el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda adicional de materias primas provocada por el uso de biocombustibles y la medida en que las tierras con elevadas reservas de carbono están protegidas en todo el mundo. Los mayores riesgos del cambio indirecto del uso de la tierra se han detectado en los biocombustibles, combustibles producidos a partir de materias primas en relación con las cuales se observa una expansión importante de la superficie de producción hacia tierras con elevadas reservas de carbono. Por consiguiente, no deben promoverse los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. Este enfoque está en consonancia con la política de la Unión, en particular con la Directiva (UE) 2018/2001, que limita, estableciendo un tope, el uso de dichos biocombustibles en el transporte por carretera y ferrocarril, teniendo en cuenta sus menores beneficios medioambientales, su menor rendimiento en términos de potencial de reducción de los gases de efecto invernadero y cuestiones de sostenibilidad más amplias. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra —que pueden anular parcial o totalmente la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de determinados biocombustibles— el cambio indirecto del uso de la tierra también plantea riesgos para la biodiversidad. Este



un aumento significativo de la demanda. El sector de la aviación registra actualmente niveles insignificantes de demanda de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99 % de los combustibles de aviación que se utilizan actualmente son de origen fósil. Procede, por tanto, evitar que se cree una demanda potencialmente grande de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros mediante la promoción de su uso en virtud del presente Reglamento. Disponer que los biocombustibles obtenidos a partir de cultivos no sean elegibles en virtud del presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del transporte por carretera que, de lo contrario, podría producirse al hacer que biocombustibles obtenidos a partir de cultivos para el transporte por carretera pasaran a destinarse al sector de la aviación. Es esencial reducir al mínimo tal cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector de transporte más contaminante.

riesgo es especialmente grave en el contexto de una expansión potencialmente importante de la producción impulsada por un aumento significativo de la demanda. El sector de la aviación registra actualmente niveles insignificantes de demanda de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99 % de los combustibles de aviación que se utilizan actualmente son de origen fósil. Procede, por tanto, evitar que se cree una demanda potencialmente grande de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros mediante la promoción de su uso en virtud del presente Reglamento. Disponer que los biocombustibles obtenidos a partir de cultivos no sean elegibles en virtud del presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del transporte por carretera que, de lo contrario, podría producirse al hacer que biocombustibles obtenidos a partir de cultivos para el transporte por carretera pasaran a destinarse al sector de la aviación. Es esencial reducir al mínimo tal cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector de transporte más contaminante.

## **Enmienda 18**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 17 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(17 bis) La información exacta y correcta sobre las características de los combustibles de aviación sostenibles es de gran importancia para el correcto funcionamiento del presente Reglamento. Con el fin de fomentar la confianza de los consumidores y garantizar la transparencia y la trazabilidad, los proveedores de combustible son responsables de facilitar la información correcta sobre las características del***

*combustible suministrado, sus características de sostenibilidad y el origen de las materias primas utilizadas en la producción del combustible. Esta información se recoge en la base de datos de la Unión, creada en virtud del artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001 (Directiva sobre fuentes de energía renovables). Los proveedores de combustible que se haya demostrado que han proporcionado información engañosa o inexacta sobre las características o el origen de los combustibles que suministran deberían ser objeto de una sanción. Los Estados miembros deben velar por que los proveedores de combustible introduzcan información oportuna y precisa en la base de datos de la Unión y por que dicha información sea verificada y auditada. Con el fin de luchar contra el posible fraude y dado que una parte sustancial de las materias primas necesarias para la producción de combustibles de aviación sostenibles procede de fuera de la Unión, es necesario que los Estados miembros, en cooperación con los organismos europeos pertinentes, refuercen el mecanismo de control de los envíos, también mediante la realización de inspecciones in situ. A este respecto, la Comisión publicará un Reglamento de Ejecución sobre certificación de la sostenibilidad, de conformidad con el artículo 30, apartado 8, de la Directiva (UE) 2018/2001, con el fin de armonizar y reforzar en mayor medida las normas sobre fiabilidad, transparencia y auditoría independiente, así como sobre la cooperación de las autoridades competentes de los Estados miembros en la supervisión de las auditorías.*

**Enmienda 19**

**Propuesta de Reglamento  
Considerando 18**

### *Texto de la Comisión*

(18) Es necesario contar con un marco de sostenibilidad único, claro y sólido para ofrecer seguridad a 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) 2018/2001<sup>12</sup>.

---

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

### *Enmienda*

(18) Es necesario contar con un marco de sostenibilidad único, claro y sólido para ofrecer seguridad **jurídica y estabilidad** a 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) 2018/2001<sup>12</sup>.

---

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

## **Enmienda 20**

### **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

#### *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. 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 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

contemplados. ***La disponibilidad de materias primas y la capacidad de producción de combustibles de aviación sostenibles no son ilimitadas. Una situación en la que algunos Estados miembros adopten mayores obligaciones globales de suministro de combustible de aviación sostenible a nivel nacional intensificará la competencia por la materia prima con otros sectores del transporte y la energía y podría provocar escasez de suministro en otras regiones. Esto socavaría la capacidad de descarbonización de los operadores de aeronaves de estas regiones, y aumentaría injustamente los costes vinculados al cumplimiento para esos operadores de aeronaves, en particular del RCDE, lo que daría lugar a distorsiones del mercado y a una desventaja competitiva general. Por lo tanto, debe establecerse un objetivo común a nivel de la Unión para la producción global y para la adopción de combustibles de aviación sostenibles.*** Asimismo, el **presente** 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 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

combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono que logren importantes reducciones de gases de efecto invernadero, en caso de que se definan tales combustibles en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

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 definan tales combustibles en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. *Además, los combustibles de aviación sintéticos con CO<sub>2</sub> derivado de la captura directa de aire pueden desempeñar un papel importante debido a su capacidad de suministrar carbono de forma sostenible y debe ser promovido.*

## Enmienda 21

### Propuesta de Reglamento Considerando 19 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(19 bis) La disponibilidad de materias primas y la capacidad de producción de combustibles de aviación sostenibles no son ilimitadas. Una mayor competencia por unas materias primas*

*limitadas podría provocar escasez de suministro y distorsiones del mercado y, por tanto, afectar negativamente a la competitividad del sector de la aviación en su conjunto. A fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas y evitar la fragmentación del mercado interior, deben aplicarse en toda la Unión requisitos armonizados sobre los porcentajes mínimos de utilización de los combustibles de aviación sostenibles. No obstante, al tiempo que garantizan la consecución de estas cuotas de volumen armonizadas a escala de la Unión de conformidad con el anexo I, los Estados miembros podrán adoptar medidas nacionales, políticas de apoyo e iniciativas destinadas a aumentar el nivel de producción y adopción de combustibles de aviación sostenibles, incluidos los combustibles de aviación sintéticos, en su territorio, por ejemplo proporcionando apoyo financiero. Estas acciones nacionales deben ser transparentes, no discriminatorias, proporcionadas y de carácter general abiertas a todas las empresas. Además, dado que el Reglamento no define un porcentaje máximo de combustibles de aviación sostenibles, las compañías aéreas y los proveedores de combustible pueden aplicar políticas medioambientales más ambiciosas, que exijan mayor utilización y suministro de combustibles de aviación sostenibles en su red general de operaciones e impidan al mismo tiempo el sobrerrepostaje de combustible. A tal fin las compañías aéreas y los proveedores de combustible podrían, a través de acuerdos contractuales, acordar compromisos mutuos para producir, suministrar y adquirir cantidades predeterminadas de combustibles de aviación sostenibles, incluidos los que superen los porcentajes de volúmenes mínimos establecidos en el anexo I. Tales acuerdos contractuales podrán cubrir también la responsabilidad y establecer condiciones para la compensación financiera en caso de no entrega.*

## Enmienda 22

### Propuesta de Reglamento Considerando 19 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(19 ter) La demanda de los consumidores puede desempeñar un papel importante en la evolución hacia una aviación más sostenible. Sin embargo, para que los consumidores puedan elegir con conocimiento de causa, se necesita una información más sólida, fiable, independiente y armonizada sobre el impacto medioambiental de los vuelos, de conformidad con el plan de acción de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. A tal fin, debe establecerse un sistema global de etiquetado de la Unión para el comportamiento medioambiental de la aviación que pueda proporcionar a los usuarios de servicios de aviación información clara, transparente, comprensible, accesible y fácilmente comprensible sobre el comportamiento medioambiental de la aviación. Esto impulsará las opciones de los consumidores y fomentará aún más el uso de combustibles de aviación sostenibles y otras medidas de sostenibilidad por parte de los operadores de aeronaves. La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) ya es responsable de la certificación medioambiental de las aeronaves y ha estado trabajando junto con las partes interesadas para desarrollar un sistema de etiquetado medioambiental para la aviación que abarque las aeronaves, los operadores de aeronaves y los vuelos comerciales. La AESA debe encargarse del desarrollo, la aplicación y el funcionamiento de dicho sistema con el fin de garantizar la independencia, la solidez técnica y las sinergias con otras medidas de la Unión.***

## Enmienda 23

### Propuesta de Reglamento Considerando 20

#### *Texto de la Comisión*

(20) Es esencial garantizar que puedan suministrarse con éxito al mercado de la aviación los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, sin que haya escasez de suministro. A tal fin, debe preverse un plazo de tiempo suficiente para que la industria de los combustibles renovables pueda desarrollar una capacidad de producción en consecuencia. El suministro de combustibles de aviación sostenibles debe **ser obligatorio a partir de 2025**. Del mismo modo, a fin de dar seguridad jurídica y previsibilidad al mercado e impulsar las inversiones de forma duradera para consolidar la capacidad de producción de combustibles de aviación sostenibles, los términos del presente Reglamento deben permanecer estables durante un largo período de tiempo.

#### *Enmienda*

(20) Es esencial garantizar que puedan suministrarse con éxito al mercado de la aviación los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, sin que haya escasez de suministro. A tal fin, debe preverse un plazo de tiempo suficiente **y establecerse un mecanismo de flexibilidad** para que la industria de los combustibles renovables pueda desarrollar una capacidad de producción en consecuencia **y para permitir a los proveedores de combustible de aviación y a los operadores de aeronaves cumplir con sus obligaciones de la manera más rentable, sin reducir las ambiciones medioambientales generales del presente Reglamento**. El suministro de combustibles de aviación sostenibles debe **comenzar en 2025, con la flexibilidad prevista en el mecanismo de flexibilidad de los CAS**. Del mismo modo, a fin de dar seguridad jurídica y previsibilidad al mercado e impulsar las inversiones de forma duradera para consolidar la capacidad de producción de combustibles de aviación sostenibles, los términos del presente Reglamento deben permanecer estables durante un largo período de tiempo.

## Enmienda 24

### Propuesta de Reglamento Considerando 21

#### *Texto de la Comisión*

(21) Con la introducción y el aumento de combustibles de aviación sostenibles (CAS) en los aeropuertos de la Unión, las prácticas de sobrerrepostaje de combustible pueden agravarse como consecuencia de

#### *Enmienda*

(21) Con la introducción y el aumento de combustibles de aviación sostenibles (CAS) en los aeropuertos de la Unión, las prácticas de sobrerrepostaje de combustible **por motivos económicos** pueden agravarse



aumentos en los costes del combustible. Las prácticas de sobrerrepostaje son insostenibles y deben evitarse, ya que socavan los esfuerzos de la Unión por reducir el impacto ambiental del transporte. Serían contrarias a los objetivos de descarbonización de la aviación, ya que, el aumento del peso de las aeronaves aumentaría el consumo de combustible y las emisiones correspondientes en los vuelos. Las prácticas de sobrerrepostaje también dificultan la existencia de condiciones de competencia equitativas en la Unión, tanto entre operadores de aeronaves como entre aeropuertos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe exigir a los operadores de aeronaves que reposten antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado. La cantidad de combustible abastecida antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado debe ser proporcional a la cantidad de combustible necesaria para operar los vuelos con origen en dicho aeropuerto, teniendo en cuenta el necesario cumplimiento de las normas sobre seguridad del combustible. Esta disposición garantiza que las mismas condiciones para las operaciones en la Unión se apliquen por igual a los operadores de la Unión y a los operadores extranjeros, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente. Dado que el Reglamento no define un porcentaje máximo de combustibles de aviación sostenibles en todos los combustibles de aviación, las compañías aéreas y los proveedores de combustible pueden aplicar políticas medioambientales más ambiciosas, que exijan mayor utilización y suministro de combustibles de aviación sostenibles en su red general de operaciones e impidan al mismo tiempo el sobrerrepostaje de combustible.

como consecuencia de aumentos en los costes del combustible. Las prácticas de sobrerrepostaje *por motivos económicos* son insostenibles y deben evitarse, ya que socavan los esfuerzos de la Unión por reducir el impacto ambiental del transporte. Serían contrarias a los objetivos de descarbonización de la aviación, ya que, el aumento del peso de las aeronaves aumentaría el consumo de combustible y las emisiones correspondientes en los vuelos. Las prácticas de sobrerrepostaje también dificultan la existencia de condiciones de competencia equitativas en la Unión, tanto entre operadores de aeronaves como entre aeropuertos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe exigir a los operadores de aeronaves que reposten antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado. La cantidad de combustible abastecida antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado debe ser proporcional a la cantidad de combustible necesaria para operar los vuelos con origen en dicho aeropuerto, teniendo en cuenta el necesario cumplimiento de las normas sobre seguridad del combustible. Esta disposición garantiza que las mismas condiciones para las operaciones en la Unión se apliquen por igual a los operadores de la Unión y a los operadores extranjeros, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente. Dado que el Reglamento no define un porcentaje máximo de combustibles de aviación sostenibles en todos los combustibles de aviación, las compañías aéreas y los proveedores de combustible pueden aplicar políticas medioambientales más ambiciosas, que exijan mayor utilización y suministro de combustibles de aviación sostenibles en su red general de operaciones e impidan al mismo tiempo el sobrerrepostaje de combustible. ***Para garantizar unas condiciones de competencia equitativas tanto para los vuelos dentro de la Unión como fuera de ella, la Comisión debe supervisar, evaluar y notificar***

*periódicamente los casos de  
sobrerrepostaje de combustible.*

## **Enmienda 25**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 21 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(21 bis) La mayor adopción de combustibles de aviación sostenibles, que suelen tener concentraciones aromáticas más bajas y un menor contenido de azufre, contribuirá a reducir los efectos climáticos distintos del CO<sub>2</sub>. Una mayor reducción del contenido de sustancias aromáticas y azufre en el combustible de la aviación no solo reduciría la formación de cirros en forma de estelas sino que también mejoraría la calidad del aire dentro y en torno a los aeropuertos y aumentaría la calidad del combustible en beneficio de las compañías aéreas, tanto a través de una elevada densidad energética como de unos costes de mantenimiento más bajos debido a unos niveles de hollín más bajos. Sin embargo, es necesario reducir las concentraciones aromáticas en los combustibles de aviación, respetando al mismo tiempo las normas internacionales de seguridad de los combustibles y preservando unas condiciones de competencia equitativas a escala internacional. Por consiguiente, la AESA debe supervisar el contenido de sustancias aromáticas y azufre de los combustibles de aviación convencionales. La Comisión debe presentar, a más tardar el 1 de enero de 2025, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se evalúen las posibles medidas, incluidas, en su caso, las propuestas legislativas y las normas de calidad de los combustibles, para optimizar contenido de sustancias aromáticas del combustible de aviación.***

## **Enmienda 26**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 21 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(21 ter)** Además de sus efectos de calentamiento climático, la aviación también repercute negativamente en la calidad del aire. Los contaminantes más significativos son las partículas en suspensión (PM), incluidas las partículas ultrafinas, los óxidos de nitrógeno (NOX) y los compuestos orgánicos volátiles (COV), y algunos de estos contaminantes primarios producen otros contaminantes<sup>1 bis</sup>. Aunque se necesita más investigación acerca de los efectos sobre la salud de las partículas ultrafinas, diversos estudios han demostrado los efectos a corto y largo plazo de la exposición a las partículas ultrafinas, por ejemplo en la mortalidad, las cardiopatías cardiovasculares, las cardiopatías isquémicas y la morbilidad pulmonar<sup>1 ter</sup>. La contaminación atmosférica también contribuye a la pérdida de biodiversidad al dañar los ecosistemas.

---

<sup>1 bis</sup> AESA, Aviación y contaminación atmosférica:

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

<sup>1 ter</sup> Directrices mundiales de la OMS sobre la calidad del aire 2021:

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

**Enmienda 27**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 22**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(22)** Los aeropuertos cubiertos por el presente Reglamento deben garantizar que

**(22)** Es importante garantizar que se dispone de toda la infraestructura necesaria

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.

para el suministro, el almacenamiento y el repostaje de combustible de aviación sostenible, ***así como el acceso continuo e ininterrumpido de los proveedores de combustible a la infraestructura de transporte de combustible***, a fin de que esto no constituya un obstáculo para la utilización de dicho combustible. ***El presente Reglamento debe tener en cuenta los diversos modelos de gobernanza de los aeropuertos de toda la Unión. En este sentido, los aeropuertos a los que se aplica el presente Reglamento o, en su caso, la entidad gestora correspondiente a la que el Estado miembro en cuestión haya reservado la infraestructura centralizada del aeropuerto a la que se refiere el artículo 8 de la Directiva 96/67/CE del Consejo («Directiva sobre la asistencia en tierra») deben adoptar todas las medidas necesarias para suministrar la infraestructura necesaria para la entrega, el almacenamiento y el abastecimiento de dichos combustibles de aviación sostenibles y el acceso de los operadores de aeronaves a ellos. Cuando la responsabilidad última de facilitar la infraestructura de combustible en el aeropuerto de la Unión recaiga, en virtud de acuerdos contractuales, en una entidad distinta del aeropuerto de la Unión o, cuando proceda, de la entidad gestora de un aeropuerto, dicha entidad debe ser responsable, en virtud del acuerdo contractual, del cumplimiento de la obligación prevista en el artículo 6 del presente Reglamento.*** 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. ***Cuando las aeronaves***

*eléctricas o impulsadas por hidrógeno estén maduras y disponibles comercialmente, será necesario que los aeropuertos cubiertos por el presente Reglamento adopten todas las medidas necesarias para facilitar una infraestructura adecuada para la recarga de hidrógeno y electricidad de las aeronaves, de conformidad con el respectivo plan de despliegue del marco político nacional, tal como se establece en la propuesta de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Además, debe garantizarse el suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas, de conformidad con el artículo 12 del Reglamento XXX [Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos].*

## **Enmienda 28**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 22 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(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 CO<sub>2</sub>. 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 29

### Propuesta de Reglamento Considerando 24

#### *Texto de la Comisión*

(24) También debe exigirse a los operadores de aeronaves que informen anualmente sobre su abastecimiento real de combustible de aviación, desglosado por aeropuerto de la Unión, de tal manera que demuestren que no se ha llevado a cabo un sobrerrepostaje de combustible. Los informes deben ser comprobados por verificadores independientes y transmitidos a la Agencia para el control y la evaluación del cumplimiento. Los verificadores deben determinar la exactitud del combustible de aviación requerido anualmente que hayan notificado los operadores, mediante una herramienta aprobada por la Comisión.

#### *Enmienda*

(24) También debe exigirse a los operadores de aeronaves que informen anualmente sobre su abastecimiento real de combustible de aviación, desglosado por aeropuerto de la Unión, de tal manera que demuestren que no se ha llevado a cabo un sobrerrepostaje de combustible **por motivos económicos**. Los informes deben ser comprobados por verificadores independientes y transmitidos a la Agencia para el control y la evaluación del cumplimiento. Los verificadores deben determinar la exactitud del combustible de aviación requerido anualmente que hayan notificado los operadores, mediante una herramienta aprobada por la Comisión.

## Enmienda 30

### Propuesta de Reglamento Considerando 26 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(26 bis) *La introducción en la Unión de una obligación relacionada con la utilización de combustibles de aviación sostenibles podría suponer una desventaja competitiva indebida para las compañías aéreas de la Unión que operan vuelos directos de larga distancia desde un aeropuerto de la Unión en comparación con sus competidores que conectan a través de un centro de distribución de tráfico aéreo de fuera de la Unión. Con el fin de seguir fomentando la utilización de combustibles de aviación sostenibles en la Unión, cuyos precios se espera que en un futuro próximo sean sustancialmente diferentes a los precios de los combustibles convencionales, las compañías aéreas deben poder solicitar derechos de emisión gratuitos para el abastecimiento de los combustibles de aviación sostenibles en el marco del RCDE.***

## **Enmienda 31**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 27**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(27) Es esencial que los operadores de aeronaves puedan declarar el uso de combustibles de aviación sostenibles en el marco de regímenes de gases de efecto invernadero como el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE o el CORSIA, dependiendo de cuál sea la ruta de sus vuelos. Sin embargo, es esencial que el presente Reglamento no dé lugar a una doble contabilización de las reducciones de emisiones. Los operadores de aeronaves solo deben poder solicitar una sola vez prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles. Debe pedirse a los proveedores de combustible que faciliten gratuitamente a

**(27) *Con el fin de crear incentivos para la utilización de combustibles de aviación sostenibles, que presentan una diferencia de precio considerable en comparación con los combustibles convencionales, es esencial que los operadores de aeronaves puedan declarar el uso de combustibles de aviación sostenibles en el marco de regímenes de gases de efecto invernadero como el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE o el CORSIA, dependiendo de cuál sea la ruta de sus vuelos. Sin embargo, es esencial que el presente Reglamento no dé lugar a una doble contabilización de las reducciones de emisiones. Los operadores de aeronaves***

los operadores de aeronaves cualquier información relativa a las propiedades del combustible de aviación sostenible que se haya vendido a dicho operador de aeronaves y que sea pertinente a efectos de notificación por el operador de aeronaves en virtud del presente Reglamento o en virtud de regímenes de gases de efecto invernadero.

solo deben poder solicitar una sola vez prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles. Debe pedirse a los proveedores de combustible que faciliten gratuitamente a los operadores de aeronaves cualquier información relativa a las propiedades del combustible de aviación sostenible que se haya vendido a dicho operador de aeronaves y que sea pertinente a efectos de notificación por el operador de aeronaves en virtud del presente Reglamento o en virtud de regímenes de gases de efecto invernadero.

## Enmienda 32

### Propuesta de Reglamento Considerando 28

#### *Texto de la Comisión*

(28) A fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en el mercado interior de la aviación y la adhesión a las ambiciones climáticas de la Unión, el presente Reglamento debe introducir sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias destinadas a los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves en caso de incumplimiento. El nivel de las sanciones debe ser proporcional al daño medioambiental y al socavamiento de las condiciones de competencia equitativas en el mercado interior que el incumplimiento haya ocasionado. Al imponer multas administrativas, las autoridades deben tener en cuenta la evolución del precio del combustible de aviación y del combustible de aviación sostenible en el año de notificación.

#### *Enmienda*

(28) A fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en el mercado interior de la aviación y la adhesión a las ambiciones climáticas de la Unión, el presente Reglamento debe introducir sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias destinadas a los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves en caso de incumplimiento. El nivel de las sanciones debe ser proporcional al daño medioambiental y al socavamiento de las condiciones de competencia equitativas en el mercado interior que el incumplimiento haya ocasionado. Al imponer multas administrativas **y otras sanciones**, las autoridades deben tener en cuenta la evolución del precio del combustible de aviación y del combustible de aviación sostenible en el año de notificación **y también pueden tener en cuenta el grado de incumplimiento, por ejemplo en caso de infracciones reiteradas.**

## Enmienda 33



**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 29**

*Texto de la Comisión*

(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.

*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. ***No obstante, con el fin de evitar una doble sanción indebida en los casos que escapan al control directo del proveedor de combustible, la obligación de suministrar al mercado el déficit no debe aplicarse cuando la Comisión considere que este déficit se debe a la insuficiencia de recursos disponibles.***

**Enmienda 34**

**Propuesta de Reglamento**  
**Considerando 29 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(29 bis) El éxito de la transición a la aviación sostenible requiere un enfoque integrado y un entorno propicio adecuado para estimular la innovación, que incluya inversiones públicas y privadas en investigación y desarrollo y apoyo para la redistribución, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores, así como las medidas tecnológicas y operativas, y el despliegue de combustibles de aviación sostenibles y de tecnologías de cero emisiones, incluida la infraestructura necesaria de repostaje y recarga en los aeropuertos, teniendo en cuenta el primer principio de la eficiencia energética. A tal fin, los ingresos generados por las sanciones previstas en el presente Reglamento deben asignarse a un nuevo Fondo de Aviación Sostenible. Además, la creación, con carácter voluntario y bajo la coordinación de la Comisión, de una Alianza CAS Europea,***

*en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, podría contribuir a fomentar el desarrollo y la expansión de la producción de CAS en Europa, entre otras cosas reuniendo a toda la cadena de valor industrial, fomentando el despliegue de las tecnologías más innovadoras y determinando las políticas y la evolución del mercado, teniendo en cuenta el principio de neutralidad tecnológica.*

## **Enmienda 35**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 29 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(29 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 36**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 29 quater (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(29 quater) 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 37**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 30**

#### *Texto de la Comisión*

(30) El presente Reglamento debe incluir disposiciones para la presentación de informes periódicos al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución de los mercados de la aviación y los combustibles, la eficacia de las características clave del Reglamento, como los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, el nivel de las multas administrativas o la evolución de las políticas en materia de utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel internacional. Estos elementos son fundamentales para reflejar claramente la situación del mercado de los combustibles de aviación sostenibles y deben tenerse en cuenta cuando se estudie la posibilidad de revisar del Reglamento.

#### *Enmienda*

(30) El presente Reglamento debe incluir disposiciones para la presentación de informes periódicos al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución de los mercados de la aviación y los combustibles, la eficacia de las características clave del Reglamento, como los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, el nivel de las multas administrativas o la evolución de las políticas en materia de utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel internacional, ***teniendo debidamente en cuenta el principio de compensación de cargas administrativas y el objetivo de simplificación normativa.*** Estos elementos son fundamentales para reflejar claramente la situación del mercado de los combustibles de aviación sostenibles y deben tenerse en cuenta cuando se estudie la posibilidad de revisar del Reglamento.

## **Enmienda 38**

### **Propuesta de Reglamento Considerando 31**

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(31) A fin de que los proveedores de combustible y los operadores de aeronaves puedan realizar las inversiones tecnológicas y logísticas necesarias durante un período de tiempo razonable, debe ***establecerse un mecanismo de flexibilidad a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, con*** un período

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.

transitorio de **diez** años. Durante esta fase, **podrán** utilizarse **elementos de un sistema de certificados negociables que permitan a los proveedores de** combustible de aviación **utilizar combustibles** que **contengan** 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 **aeropuertos menores o con limitaciones logísticas, y que los operadores de aeronaves compren un certificado vinculado a la cantidad de CAS adquirida, garantizando al mismo tiempo un alto nivel de integridad medioambiental. Este mecanismo de flexibilidad también contribuiría a salvaguardar la conectividad aérea al evitar que las regiones europeas menos conectadas y con menos medios de transporte alternativos se vean afectadas de forma desproporcionada. Para evitar que los agentes del mercado abusen de cualquier posible posición dominante, durante este período transitorio la Comisión debe hacer pleno uso de sus facultades en materia de competencia con arreglo al artículo 102 del TFUE. Tras el período transitorio de diez años, con el fin de evitar distorsiones indebidas de la competencia en el mercado interior, todos los aeropuertos de la Unión comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben recibir el suministro de porcentajes mínimos uniformes de combustibles de aviación sostenibles.**

## Enmienda 39

### Propuesta de Reglamento Considerando 31 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(31 bis) Para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión para 2030 y 2050 y el objetivo de 1,5 °C del Acuerdo de París, la Comisión debe tener una hoja de ruta**

*sobre cómo y cuándo se consigue una aviación sin combustibles fósiles.*

#### **Enmienda 40**

##### **Propuesta de Reglamento Considerando 31 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(31 ter) La transición a los combustibles de aviación sostenibles tendrá también el efecto secundario de reducir la dependencia de las importaciones de combustibles fósiles de terceros países, lo que aumentará la seguridad energética de la Unión. La necesidad de este paso no hace más que acentuarse por la actual situación política internacional.*

#### **Enmienda 41**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 1 – título**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Objeto

Objeto y *objetivo*

#### **Enmienda 42**

##### **Propuesta de Reglamento Artículo 2 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

El presente Reglamento será de aplicación para los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación.

El presente Reglamento será de aplicación para los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión ***o, cuando proceda, la entidad gestora de un aeropuerto,*** y los proveedores de combustible de aviación.

#### **Enmienda 43**

**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 Consejo<sup>13</sup>, **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 periodo 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;**

---

<sup>13</sup> 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 tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup>, **que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, o un aeropuerto situado en una región ultraperiférica que se haya notificado como aeropuerto de la Unión a la Comisión, a la Agencia y a las autoridades competentes;**

---

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

**Enmienda 44**

**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, **o una persona que haya efectuado vuelos de transporte aéreo con origen en un aeropuerto de la Unión, que haya solicitado a la Comisión ser tratada como operador de aeronaves a efectos del presente Reglamento y que haya informado de ello a la Comisión, a la Agencia y a las autoridades competentes;**

## Enmienda 45

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – guion 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

- **«entidad gestora de un aeropuerto»: entidad gestora a que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/67/CE o, cuando el Estado miembro de que se trate haya reservado la gestión de las infraestructuras centralizadas para los sistemas de distribución de combustible a otra entidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 96/67/CE, esa otra entidad;**

## Enmienda 46

### 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** biocarburantes avanzados tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, o bien biocarburantes 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: combustibles de aviación sintéticos, combustibles líquidos y gaseosos producidos a partir de gases residuales de proceso y gases de escape de origen no renovable producidos como consecuencia inevitable e involuntaria del proceso de producción en instalaciones industriales, a que se refiere el artículo 2, párrafo segundo, punto 35, de la Directiva (UE) 2018/2001, que cumplan el umbral para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a que se refiere el artículo 25, apartado 2, párrafo segundo, de dicha Directiva,** biocarburantes avanzados tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, o bien biocarburantes 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. Hasta el 31 de diciembre de 2034 los combustibles de aviación sostenibles podrán también incluir los biocarburantes que cumplan los criterios de sostenibilidad y emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001, y estén certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva, a excepción de los biocarburantes producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 40 de esa Directiva;**

#### Enmienda 47

##### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – guion 8

###### *Texto de la Comisión*

— «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;

###### *Enmienda*

— «combustibles de aviación sintéticos»: **hidrógeno renovable, electricidad renovable o** 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;

#### Enmienda 48

##### 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 49

### 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 50

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – guion 13

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

— «combustible de aviación requerido anualmente»: cantidad de combustible de aviación necesaria para efectuar la totalidad de los vuelos de transporte aéreo comercial gestionados por un operador de aeronaves, que salgan de un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación;

— «combustible de aviación requerido anualmente»: cantidad de combustible de aviación, **definido como combustible para el vuelo y combustible para el rodaje, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1296 de la Comisión**, necesaria para efectuar la totalidad de los vuelos de transporte aéreo comercial gestionados por un operador de aeronaves, que salgan de un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación;

## Enmienda 51

### Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – guion 16 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

- **«mecanismo de flexibilidad de los**

*CAS»: sistema que se establecerá durante un período de diez años a partir de la fecha de aplicación de los artículos 4 y 5, de conformidad con el artículo 15, según el cual la libertad del mercado impulsará el suministro y la utilización de los combustibles de aviación sostenibles, con flexibilidad para que los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación organicen la distribución y el uso de combustibles de aviación sostenibles de manera rentable en los aeropuertos de la Unión que elijan y de forma proporcional a sus necesidades. Este sistema, que incorporará elementos del régimen de certificados negociables, puede permitir a los operadores de aeronaves adquirir combustibles de aviación sostenibles mediante acuerdos contractuales con los proveedores de combustible de aviación y declarar su uso en los aeropuertos de la Unión, cuando proceda, en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero de conformidad con el artículo [...] de la Directiva (UE) 2021/0207.*

## **Enmienda 52**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 4 – párrafo 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*

*Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13*, 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 134**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – párrafo 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Los siguientes combustibles de aviación sostenibles se excluirán del cálculo de los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles establecidos en el anexo I:***

***Combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, cultivos intermedios, destilado de ácidos grasos de palma y todos los materiales derivados de la palma y la soja, y pastas de jabón y sus derivados.***

**Enmienda 53**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 4 – párrafo 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Sin perjuicio de la aplicación del artículo 11, apartados 3 y 4, en caso de que un proveedor de combustible de aviación no suministre los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I durante un período de notificación determinado, **completará**, como mínimo, tal déficit en el siguiente período de notificación.

Sin perjuicio de la aplicación del artículo 11, apartados 3 y 4, en caso de que un proveedor de combustible de aviación no suministre los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I durante un período de notificación determinado, **notificará el déficit y sus causas a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea. Cuando la Comisión considere que este déficit no se debe a la falta de recursos disponibles, el proveedor de combustible hará todo lo posible para, como mínimo, completar tal déficit en el siguiente período de notificación.**

**Enmienda 54**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Los proveedores de combustible deben demostrar que cumplen con la obligación del párrafo primero haciendo uso del sistema de balance de masa al que se refiere el artículo 30 de la Directiva (UE) 2018/2001.***

## **Enmienda 55**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 5 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

La cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente un operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado representará, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente.

La cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente un operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado representará, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente, ***teniendo en cuenta el cumplimiento necesario de las normas sobre seguridad del combustible.***

## **Enmienda 56**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 6 – título**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Obligación de ***que*** los aeropuertos de la Unión ***proporcionen la infraestructura***

Obligación de ***proporcionar la infraestructura en*** los aeropuertos de la Unión

## **Enmienda 57**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 6 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Los aeropuertos de la Unión adoptarán las medidas necesarias para facilitar el acceso

Los aeropuertos de la Unión ***o, cuando proceda, la entidad gestora del***

de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes de 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.

**aeropuerto**, adoptarán **todas** las medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes de 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, **incluida una infraestructura adecuada para la recarga de hidrógeno y electricidad de las aeronaves, proporcional a la utilización de dichas aeronaves, de conformidad con el respectivo plan de despliegue del marco de acción nacional, tal como se establece en el artículo 13, letra l), del Reglamento [...] relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.**

## Enmienda 58

### Propuesta de Reglamento Artículo 6 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *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 que contengan combustible de aviación sostenible en un aeropuerto determinado de la Unión por falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas, la Agencia **solicitará, cuando proceda**, a tal aeropuerto **o, en su caso, a la entidad gestora del aeropuerto**, que facilite la información necesaria para demostrar que cumple lo dispuesto en el apartado 1. El aeropuerto de la Unión **o, en su caso, la entidad gestora del aeropuerto, facilitarán** la información sin demora injustificada.

## Enmienda 59

**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 el aeropuerto de la Unión **o, cuando proceda, la entidad gestora del aeropuerto,** no cumple sus obligaciones. Los aeropuertos de la Unión **o, en su caso, la entidad gestora del aeropuerto,** adoptarán **todas** las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de infraestructuras aeroportuarias adecuadas **a más tardar tres años después** de la entrada en vigor del Reglamento.

**Enmienda 60**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – párrafo 1 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, los operadores de aeronaves comunicarán a la Agencia la siguiente información:

*Enmienda*

A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, los operadores de aeronaves comunicarán a la Agencia la siguiente información **relativa al período de notificación:**

**Enmienda 61**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – párrafo 1 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) La cantidad total de combustible de aviación de que se han abastecido en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas.

*Enmienda*

a) La cantidad total de combustible de aviación de que se han abastecido en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas **equivalentes de queroseno.**

**Enmienda 62**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – párrafo 1 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) El combustible de aviación requerido anualmente, por aeropuerto de la Unión, expresado en toneladas.

*Enmienda*

b) El combustible de aviación requerido anualmente, por aeropuerto de la Unión, expresado en toneladas ***equivalentes de queroseno***.

**Enmienda 63**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – párrafo 1 – letra d**

*Texto de la Comisión*

d) La cantidad total de combustible de aviación sostenible comprada a proveedores de combustible de aviación para efectuar sus vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión, expresada en toneladas.

*Enmienda*

d) La cantidad total de combustible de aviación sostenible comprada a proveedores de combustible de aviación para efectuar sus vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión, expresada en toneladas ***equivalentes de queroseno***.

**Enmienda 64**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 7 – párrafo 1 – letra e**

*Texto de la Comisión*

e) Por cada compra de combustible de aviación sostenible, el nombre del proveedor de combustible de aviación, la cantidad comprada expresada en toneladas, la tecnología de conversión, las características y el origen de la materia prima utilizada para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida del combustible de aviación sostenible. En caso de que una compra englobe combustibles de aviación sostenibles con características diferentes, el informe proporcionará esta información por cada tipo de combustible de aviación sostenible.

*Enmienda*

e) Por cada compra de combustible de aviación sostenible, el nombre del proveedor de combustible de aviación, la cantidad ***total*** comprada expresada en toneladas ***equivalentes de queroseno***, la tecnología de conversión, las características y el origen de la materia prima utilizada para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida del combustible de aviación sostenible. En caso de que una compra englobe combustibles de aviación sostenibles con características diferentes, el informe proporcionará esta información por cada tipo de combustible de aviación sostenible.

## Enmienda 65

### Propuesta de Reglamento Artículo 8 – párrafo 1 – parte introductoria

#### *Texto de la Comisión*

Los operadores de aeronaves no solicitarán prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen de gases de efecto invernadero. Junto con el informe al que se hace referencia en el artículo 7, los operadores de aeronaves facilitarán a la Agencia:

#### *Enmienda*

***Los operadores de aeronaves tendrán derecho a solicitar la asignación de derechos de emisión gratuitos en el marco del RCDE para el abastecimiento de los combustibles de aviación sostenibles, de conformidad con el [artículo 3 quater, apartado 5 bis] de la Directiva 2003/87/CE.*** Los operadores de aeronaves no solicitarán prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen de gases de efecto invernadero. Junto con el informe al que se hace referencia en el artículo 7, los operadores de aeronaves facilitarán a la Agencia:

## Enmienda 66

### Propuesta de Reglamento Artículo 8 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

A efectos de la notificación del uso de combustibles de aviación sostenibles con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento o en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero, los proveedores de combustible de aviación facilitarán a los operadores de aeronaves la información pertinente de forma gratuita.

#### *Enmienda*

A efectos de la notificación del uso de combustibles de aviación sostenibles con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento o en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero, los proveedores de combustible de aviación facilitarán a los operadores de aeronaves la información pertinente ***relativa al período de notificación*** de forma gratuita ***a más tardar el 31 de enero de cada año de notificación.***

## Enmienda 67

### Propuesta de Reglamento Artículo 9 – párrafo 1 – parte introductoria



*Texto de la Comisión*

A más tardar el 31 de **marzo** de cada año de notificación, los proveedores de combustible de aviación notificarán, en la base de datos de la Unión a la que se hace referencia en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001, la siguiente información relativa al período de notificación:

**Enmienda 68**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – párrafo 1 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) ***el volumen*** de combustible de aviación suministrado en cada aeropuerto de la Unión;

**Enmienda 69**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – párrafo 1 – letra b**

*Texto de la Comisión*

b) ***el volumen*** de combustible de aviación sostenible suministrado en cada aeropuerto de la Unión, y por cada tipo de combustible de aviación sostenible, tal como se especifica en la letra c);

**Enmienda 70**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 9 – párrafo 1 – letra c**

*Texto de la Comisión*

c) las emisiones durante el ciclo de vida, el origen de las materias primas y el

*Enmienda*

A más tardar el 31 de **enero** de cada año de notificación, los proveedores de combustible de aviación notificarán, en la base de datos de la Unión a la que se hace referencia en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001, la siguiente información relativa al período de notificación:

*Enmienda*

a) ***la cantidad*** de combustible de aviación suministrado en cada aeropuerto de la Unión, ***expresada en toneladas equivalentes de queroseno***;

*Enmienda*

b) ***la cantidad*** de combustible de aviación sostenible suministrado en cada aeropuerto de la Unión ***expresada en toneladas equivalentes de queroseno***, y por cada tipo de combustible de aviación sostenible, tal como se especifica en la letra c);

*Enmienda*

c) las emisiones durante el ciclo de vida, ***las características*** y el origen de las

proceso de conversión de cada tipo de combustible de aviación sostenible suministrado en los aeropuertos de la Unión.

materias primas y el proceso de conversión de cada tipo de combustible de aviación sostenible suministrado en los aeropuertos de la Unión.

## Enmienda 71

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 9 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c bis) cuando proceda, la cantidad de hidrógeno o electricidad que se suministra en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas equivalentes de queroseno;***

## Enmienda 72

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 9 – párrafo 1 – letra c ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c ter) el contenido medio de compuestos aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación en cada lote suministrado en cada aeropuerto de la Unión.***

## Enmienda 73

### 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. Informarán de ello a la Comisión.

1) Los Estados miembros designarán a la autoridad o, ***cuando proceda y con arreglo al Derecho nacional***, 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 ***o, en su caso, a las entidades gestoras de los aeropuertos***, y los

proveedores de combustible. Informarán de ello a la Comisión.

## Enmienda 74

### Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2) La Agencia enviará los datos recibidos con arreglo a los artículos 7 y 9 a las autoridades competentes de los Estados miembros. La Agencia enviará, asimismo, a las autoridades competentes los datos agregados correspondientes a los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación para los que las autoridades sean competentes con arreglo a los apartados 3, 4 y 5.

#### *Enmienda*

2) La Agencia enviará los datos recibidos con arreglo a los artículos 7 y 9 a las autoridades competentes de los Estados miembros. La Agencia enviará, asimismo, a **la autoridad o** las autoridades competentes los datos agregados correspondientes a los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación para los que las autoridades sean competentes con arreglo a los apartados 3, 4 y 5.

## Enmienda 75

### Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

3) Las autoridades competentes con respecto a un operador de aeronaves se determinarán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión<sup>16</sup>.

#### *Enmienda*

3) **La autoridad o** las autoridades competentes con respecto a un operador de aeronaves se determinarán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador.

---

<sup>16</sup> Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador.

## Enmienda 76

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – apartado 4**

*Texto de la Comisión*

4) *Las* autoridades competentes con respecto a los aeropuertos de la Unión se determinarán sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva.

*Enmienda*

4) **La autoridad o las** autoridades competentes con respecto a los aeropuertos de la Unión se determinarán sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva.

**Enmienda 77**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 10 – apartado 5**

*Texto de la Comisión*

5) *Las* autoridades competentes con respecto a los proveedores de combustible de aviación se determinarán con arreglo a su Estado miembro de establecimiento.

*Enmienda*

5) **La autoridad o las** autoridades competentes con respecto a los proveedores de combustible de aviación se determinarán con arreglo a su Estado miembro de establecimiento.

**Enmienda 78**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1) **Los Estados miembros establecerán** el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones aprobadas al amparo del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. **Los Estados miembros comunicarán** estas disposiciones a **la Comisión** a más tardar el 31 de diciembre de 2023 y **le notificarán** sin demora cualquier modificación que las afecte.

*Enmienda*

1) **La Comisión establecerá** el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones aprobadas al amparo del presente Reglamento y **los Estados miembros** adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. **La Comisión entregará** estas disposiciones a **los Estados miembros** a más tardar el 31 de diciembre de 2023 y **les notificará** sin demora cualquier modificación que las afecte.

**Enmienda 79**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 2**

*Texto de la Comisión*

2) Los Estados miembros velarán por que a todo operador de aeronaves que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 5 se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será, **como mínimo**, dos veces superior al resultado de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada por la cantidad total no repostada anualmente.

*Enmienda*

2) Los Estados miembros velarán por que a todo operador de aeronaves que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 5 se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será dos veces superior al resultado de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada por la cantidad total no repostada anualmente. ***Un operador de aeronaves podrá quedar exento de una multa administrativa si puede demostrar que su incumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 5 se debe a circunstancias excepcionales e imprevisibles, ajenas a su control, cuyos efectos no podrían haberse evitado ni siquiera habiendo adoptado todas las medidas razonables.***

**Enmienda 80**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 bis) Los Estados miembros velarán por que a todo aeropuerto de la Unión, o cuando proceda, el organismo de gestión de un aeropuerto que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 6 se le imponga una multa administrativa.***

**Enmienda 81**

**Propuesta de Reglamento**  
**Artículo 11 – apartado 3**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

3) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones

3) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones

establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será **como mínimo** dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenible por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.

establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles ***o todo suministrador de combustible que quede demostrado que ha proporcionado información engañosa o inexacta sobre las características u origen del combustible proporcionado*** se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenible por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.

## Enmienda 82

### Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

4) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será **como mínimo** dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación sintético y el combustible de aviación convencional por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.

#### *Enmienda*

4) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos se le imponga una multa administrativa. Dicha multa será dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación sintético y el combustible de aviación convencional por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.

## Enmienda 83

### Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**5 bis) Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a nivel nacional para garantizar que la información introducida por los proveedores de combustible en la base de datos de la Unión a que se refiere el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001 sea exacta, verificada y auditada.**

## **Enmienda 84**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 6**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

6) Los Estados miembros velarán por que todo proveedor de combustible de aviación que presente un déficit acumulado con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles o de combustibles sintéticos en un período de notificación determinado *suministre* al mercado, en el siguiente período de notificación, una cantidad de ese mismo combustible que equivalga a dicho déficit, además de la cantidad obligatoria que le corresponda en dicho período de notificación. El cumplimiento de esta obligación no eximirá al proveedor de combustible de la obligación de pagar las sanciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

6) Los Estados miembros velarán por que todo proveedor de combustible de aviación que presente un déficit acumulado con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles o de combustibles sintéticos en un período de notificación determinado, ***en el que la Comisión estime que ese déficit no ha sido causado por una insuficiencia de los recursos disponibles, realizará todos los esfuerzos posibles para suministrar*** al mercado, en el siguiente período de notificación, una cantidad de ese mismo combustible que equivalga a dicho déficit, además de la cantidad obligatoria que le corresponda en dicho período de notificación. El cumplimiento de esta obligación no eximirá al proveedor de combustible de la obligación de pagar las sanciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

## **Enmienda 85**

### **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 UE.*

*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 administrativas como contribución al *Fondo de Aviación Sostenible establecido en virtud del artículo 11 bis.*

**Enmienda 86**

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

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Artículo 11 bis*

*Fondo de Aviación Sostenible*

*1. Se creará un Fondo de Aviación Sostenible (en lo sucesivo, «Fondo») para el período comprendido entre 2023 y 2050 con el fin de acelerar la descarbonización del sector de la aviación sin obstaculizar su mercado interior altamente integrado y, en particular, de apoyar la inversión en tecnologías e infraestructuras innovadoras para la producción, utilización, despliegue y almacenamiento de combustibles de aviación sostenibles, otras tecnologías innovadoras de propulsión de aeronaves, incluidos el hidrógeno y la electricidad, la investigación en nuevos motores y en tecnología de captura directa de aire, proceso por el que el CO<sub>2</sub> es capturado directamente del aire y no de fuentes puntuales, y los esfuerzos por reducir los efectos diferentes del CO<sub>2</sub> de la aviación. Todas las inversiones apoyadas con el Fondo se harán públicas y serán coherentes con los objetivos del presente Reglamento.*



2. ***El Fondo formará parte integrante del presupuesto de la UE y estará presupuestado al completo dentro de los límites del MFP. Los ingresos generados por las sanciones previstas en el presente Reglamento deben asignarse al Fondo.***

3. ***El Fondo se gestionará de forma central a través de un órgano de la Unión cuya estructura de gobernanza y proceso de toma de decisiones serán transparentes e inclusivos, en particular en el establecimiento de ámbitos prioritarios, criterios y procedimientos de asignación de subvenciones. Las partes interesadas relevantes desempeñarán un papel consultivo adecuado. Toda la información relativa a las inversiones, así como cualquier otra información pertinente sobre el funcionamiento del Fondo, será hecha pública.***

## **Enmienda 87**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 12 – párrafo 1 – letra a**

#### *Texto de la Comisión*

a) la cantidad de combustible de aviación sostenible comprado por los operadores de aeronaves a escala de la Unión en términos agregados, para su uso en vuelos que salgan de un aeropuerto de la Unión, por aeropuerto de la Unión;

#### *Enmienda*

a) la cantidad de combustible de aviación sostenible comprado por los operadores de aeronaves a escala de la Unión en términos agregados, para su uso en vuelos ***dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento*** que salgan de un aeropuerto de la Unión, por aeropuerto de la Unión;

## **Enmienda 88**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 12 – párrafo 1 – letra b**

#### *Texto de la Comisión*

b) la cantidad de combustible de aviación sostenible y de combustible de aviación sintético suministrada a nivel de

#### *Enmienda*

b) la cantidad de combustible de aviación sostenible y de combustible de aviación sintético suministrada a nivel de

la Unión en términos agregados y por aeropuerto de la Unión;

la Unión en términos agregados, *por Estado miembro y por tipo de materias primas de combustible* y por aeropuerto de la Unión;

## Enmienda 89

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 12 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b bis) cuando esté disponible, la cantidad de combustible de aviación sostenible suministrado y adquirido por los operadores de aeronaves en los países vecinos de la Unión con los que se haya celebrado un acuerdo europeo sobre servicios aéreos;*

## Enmienda 90

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 12 – párrafo 1 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

c) la situación del mercado, incluida la información sobre los precios, y las tendencias en la producción y la utilización de combustible de aviación sostenible en la Unión;

c) la situación del mercado, incluida la información sobre los precios, y las tendencias en la producción y la utilización de combustible de aviación sostenible en la Unión, *y por Estado miembro;*

## Enmienda 91

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 12 – párrafo 1 – letra d

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

d) la situación en cuanto al cumplimiento por los aeropuertos, *o cuando resulte aplicable, por el organismo de gestión de un aeropuerto,* de las obligaciones establecidas en el artículo 6;

## Enmienda 92

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 12 – párrafo 1 – letra e

##### *Texto de la Comisión*

e) la situación, en el período de notificación, en cuanto al cumplimiento de cada operador de aeronaves y cada proveedor de combustible de aviación que tenga una obligación en virtud del presente Reglamento;

##### *Enmienda*

e) la situación, en el período de notificación, en cuanto al cumplimiento de cada operador de aeronaves y cada proveedor de combustible de aviación que tenga una obligación en virtud del presente Reglamento, ***incluidos los que hayan sido notificados como explotadores de aeronaves, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, guion 2;***

## Enmienda 93

### 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 y las características de todos los combustibles de aviación sostenibles comprados por los operadores de aeronaves para su utilización en vuelos que ***entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento que*** salgan de aeropuertos de la Unión.

## Enmienda 94

### Propuesta de Reglamento

#### Artículo 12 – párrafo 1 – letra f bis (nueva)

##### *Texto de la Comisión*

##### *Enmienda*

***f bis) el contenido medio de compuestos aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación suministrado a nivel de la Unión en términos agregados y por aeropuerto de la Unión.***

## **Enmienda 95**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 12 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

#### *Artículo 12 bis*

#### ***Sistema de etiquetado de la Unión para el comportamiento medioambiental de la aviación***

***1. Con el fin de promover en mayor medida la descarbonización del sector de la aviación y aumentar la transparencia de la información a los consumidores relativa al comportamiento medioambiental de los operadores de aeronaves, la Comisión establecerá un sistema global de etiquetado de la Unión para el comportamiento medioambiental de la aviación, que será desarrollado y aplicado por la AESA y que se aplicará a los operadores de aeronaves y a los vuelos de transporte aéreo comercial sujetos al presente Reglamento.***

***2. A más tardar el 1 de enero de 2024, la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 13 bis (nuevo) por el que se complete el presente Reglamento estableciendo las disposiciones detalladas y las normas técnicas relativas al funcionamiento del sistema de etiquetado de la Unión para el comportamiento medioambiental de las aeronaves, los operadores de aeronaves y los vuelos comerciales.***

## **Enmienda 96**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 13 – título**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Período transitorio***

***Mecanismo de flexibilidad de los CAS***

## Enmienda 97

### Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

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*

No obstante lo dispuesto en el artículo 4, **durante diez años a partir de la fecha de aplicación de los artículos 4 y 5 de conformidad con el artículo 15**, para cada período de notificación un proveedor de combustible de aviación podrá **justificar su suministro de combustibles de aviación sostenibles** definido en el anexo I **con arreglo a un mecanismo de flexibilidad de los CAS, definido en el artículo 3, guion 16 bis (nuevo).**

## Enmienda 98

### Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**A más tardar el 1 de enero de 2025, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 13 bis para complementar el presente Reglamento en los que se establezcan disposiciones detalladas sobre el mecanismo de flexibilidad de los CAS, garantizando unas condiciones de competencia equitativas y un alto nivel de integridad medioambiental, así como reduciendo al mínimo el riesgo de fraude, irregularidades y la duplicación de solicitudes. Estas disposiciones detalladas, con elementos de un régimen de certificados negociables, pueden permitir el establecimiento de un sistema de negociabilidad del uso de combustibles de aviación sostenibles que comprenda normas detalladas sobre el registro, la asignación, la contabilidad y la notificación del suministro y la utilización de combustibles de aviación sostenibles.**

## **Enmienda 99**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Durante el período establecido en el primer párrafo, la Comisión supervisará periódicamente la integridad y transparencia del mercado de combustibles de aviación sostenibles, aprovechando, cuando proceda, la información contenida en la base de datos de la Unión y otros datos comunicados a las autoridades competentes. La Comisión examinará, en particular, el funcionamiento del mercado, en particular en lo que se refiere a cualquier volatilidad de este, evolución inusual de los precios o comportamiento de negociación de los participantes en el mercado que pueda indicar un posible comportamiento monopolístico, haciendo pleno uso de los poderes que le confiere el artículo 102 del TFUE para evitar que los agentes del mercado abusen de una posición dominante.*

## **Enmienda 100**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 13 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

#### *Artículo 13 bis*

##### *Ejercicio de la delegación*

- 1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.*
- 2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en los artículos 12 bis y 13 se otorgarán a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir*

*del ... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].*

*3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 12 bis y 13 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.*

*4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.*

*5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.*

*6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 12 bis y 13 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará un mes a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.*

## **Enmienda 101**

### **Propuesta de Reglamento Artículo 14 – párrafo 1**

*Texto de la Comisión*

A más tardar el 1 de enero de **2028**, y posteriormente cada **cinco** años, los

*Enmienda*

A más tardar el 1 de enero de **2026**, y posteriormente cada **tres** años, los servicios

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 CO<sub>2</sub>. **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.

de la Comisión presentarán un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la **aplicación del presente Reglamento**, la evolución del mercado de los combustibles de aviación y **el** impacto en **la competitividad y el funcionamiento del** mercado interior de la aviación de la Unión, en particular, en **su caso, las opciones políticas disponibles para acceder** a otras fuentes de energía y otros tipos de combustibles sintéticos definidos en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, **teniendo al mismo tiempo debidamente en cuenta el principio de la neutralidad tecnológica**, la posible revisión de **la definición de CAS** y los porcentajes mínimos previstos en el artículo 4 y el anexo I, **el ámbito de aplicación del Reglamento** y el nivel de las multas administrativas. El informe incluirá **una evaluación, basada en la información disponible, del impacto del presente Reglamento, así como de su impacto global y su interacción con el marco legislativo adaptado aplicable al sector en su conjunto, sobre el funcionamiento del mercado interior de la aviación, la competitividad del sector, la posible conducción alternativa que dé lugar a fugas de carbono, la igualdad de condiciones a escala internacional con respecto a las compañías aéreas y los centros aeroportuarios, el efecto sobre la movilidad y la conectividad aéreas, la rentabilidad de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, las necesidades de inversión y las repercusiones socioeconómicas, así como las correspondientes necesidades de empleo y formación y, en su caso, información** sobre el desarrollo de un posible marco político para la utilización de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI. **El informe comprenderá información detallada sobre la aplicación del presente Reglamento.** 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 CO<sub>2</sub> *o tecnologías de captura directa de aire*. El informe *irá acompañado, cuando sea necesario, de propuestas legislativas para* modificar el presente Reglamento, en su caso, en consonancia con un posible marco político sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles a nivel de la OACI. *El informe también evaluará específicamente el impacto del presente Reglamento en la conectividad aérea de las regiones e islas remotas menos conectadas, incluidos sus efectos en la disponibilidad y asequibilidad del transporte aéreo con origen y destino en dichos territorios. La Comisión supervisará, evaluará y analizará periódicamente los casos de repostaje de combustible. La Comisión deberá presentar cada año un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con esta información. A más tardar tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión, sobre la base de estas conclusiones, evaluará las disposiciones relativas al repostaje de combustible y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para modificarlas.*

## Enmienda 102

### Propuesta de Reglamento Anexo I

#### *Texto de la Comisión*

Anexo I (porcentajes de volumen)

- a) A partir del 1 de enero de 2025, un porcentaje mínimo del 2 % de CAS;
- b) A partir del 1 de enero de 2030, un porcentaje mínimo del 5 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 0,7 % de

#### *Enmienda*

Anexo I (porcentajes de volumen  
*armonizados de la Unión*)

- a) A partir del 1 de enero de 2025, un porcentaje mínimo del 2 % de CAS; *con un porcentaje mínimo del 0,04 % de combustibles sintéticos;*
- b) A partir del 1 de enero de 2030, un porcentaje mínimo del 6 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 2 % de

- combustibles de aviación sintéticos;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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.

- combustibles de aviación sintéticos;
- 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;
- d) A partir del 1 de enero de 2040, un porcentaje mínimo del **37 %** de CAS, con un porcentaje mínimo del **13 %** de combustibles de aviación sintéticos;
- e) A partir del 1 de enero de 2045, un porcentaje mínimo del **54 %** de CAS, con un porcentaje mínimo del **27 %** de combustibles de aviación sintéticos;
- f) A partir del 1 de enero de 2050, un porcentaje mínimo del **85 %** de CAS, con un porcentaje mínimo del **50 %** de combustibles de aviación sintéticos.

## Enmienda 103

### Propuesta de Reglamento

#### Anexo II

<i>Texto de la Comisión</i>					
Anexo II – Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves					
Aeropuerto de la Unión	Código OACI del aeropuerto de la Unión	Combustible de aviación requerido anualmente (toneladas)	Combustible de aviación abastecido realmente (toneladas)	Cantidad no repostada anualmente (toneladas)	Cantidad total no repostada anualmente (toneladas)
<i>Enmienda</i>					
Anexo II – Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves					
Aeropuerto de la Unión	Código OACI del aeropuerto de la Unión	Combustible de aviación requerido anualmente (toneladas <i>equivalentes de queroseno</i> )	Combustible de aviación abastecido realmente (toneladas <i>equivalentes de queroseno</i> )	Cantidad no repostada anualmente (toneladas <i>equivalentes de queroseno</i> )	Cantidad total no repostada anualmente ( <i>toneladas equivalentes de queroseno</i> )

***Plantilla 2***

<b><i>Proveedor de combustible</i></b>	<b><i>Cantidad comprada (toneladas equivalentes de queroseno)</i></b>	<b><i>Tecnología de conversión</i></b>	<b><i>Características</i></b>	<b><i>Origen de las materias primas</i></b>	<b><i>Emisiones durante el ciclo de vida</i></b>
--	---	--	-------------------------------	---	--