

Rettificato da:

- **C1** Rettifica, GU L 90126 del 26.2.2024, pag. 1 (2023/2405)
► **C2** Rettifica, GU L 90825 del 16.10.2025, pag. 1 (2023/2405)



**REGOLAMENTO (UE) 2023/2405 DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 18 ottobre 2023

**sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo
sostenibile (*ReFuelEU Aviation*)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai rispettivi enti di gestione degli aeroporti dell'Unione nonché ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Fatto salvo il paragrafo 3, il presente regolamento si applica solo ai voli di trasporto aereo commerciale.

2. Uno Stato membro può decidere, previa consultazione dell'ente di gestione dell'aeroporto, che un aeroporto non contemplato dall'articolo 3, punto 1), situato nel suo territorio, debba essere considerato un aeroporto dell'Unione ai fini del presente regolamento, a condizione che i requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 1, siano soddisfatti al momento della decisione dello Stato membro.

Un ente di gestione di un aeroporto non contemplato dall'articolo 3, punto 1), situato nel territorio di uno Stato membro, può richiedere che tale aeroporto sia considerato un aeroporto dell'Unione ai fini del presente regolamento, a condizione che soddisfi i requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 1, al momento della richiesta. Tale ente di gestione dell'aeroporto notifica la richiesta allo Stato membro la cui autorità o le cui autorità sono responsabili dell'aeroporto a norma dell'articolo 11, paragrafo 6. La notifica è accompagnata da una conferma che l'aeroporto soddisfa i requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

Lo Stato membro interessato notifica la decisione di cui al primo comma del presente paragrafo alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») almeno sei mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento a decorrere dal quale si applica tale decisione. La decisione dello Stato membro è accompagnata da un parere motivato che indica che si basa su criteri proporzionati e non discriminatori tra aeroporti con caratteristiche concorrenziali analoghe.

3. Un soggetto che opera voli di trasporto aereo commerciale e che non rientra nella definizione di cui all'articolo 3, punto 3), può decidere di essere considerato un operatore aereo ai fini del presente regolamento. Un soggetto che opera voli diversi dai voli di trasporto aereo

▼B

commerciale ai sensi dell'articolo 3, punto 4), può decidere di essere considerato un operatore aereo ai fini del presente regolamento. Un soggetto che rientra nella definizione di cui all'articolo 3, punto 3), può decidere che anche i suoi voli di trasporto aereo non commerciale siano contemplati dal presente regolamento. Tali soggetti notificano la propria decisione allo Stato membro la cui autorità o le cui autorità competenti sono responsabili dell'operatore aereo in questione a norma dell'articolo 11, paragrafo 5. Lo Stato membro notifica tale decisione alla Commissione e all'Agenzia almeno sei mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento a decorrere dal quale si applica tale decisione.

4. Sulla base delle informazioni ricevute a norma dei paragrafi 2 e 3, la Commissione fornisce un elenco aggiornato e consolidato degli aeroporti e degli operatori aerei dell'Unione interessati. Tale elenco è di facile accesso.

*Articolo 3***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «aeroporto dell'Unione»: un «aeroporto» quale definito all'articolo 2, punto 1), della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, in cui, nel periodo di riferimento precedente, il traffico passeggeri è stato superiore a 800 000 passeggeri o il traffico merci è stato superiore a 100 000 tonnellate, e che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 TFUE;
- 2) «ente di gestione di un aeroporto dell'Unione»: in relazione a un aeroporto dell'Unione, il «gestore aeroportuale» quale definito all'articolo 2, punto 2), della direttiva 2009/12/CE o, qualora lo Stato membro interessato abbia riservato la gestione delle infrastrutture centralizzate per i sistemi di distribuzione del carburante a un altro ente a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 96/67/CE del Consiglio ⁽²⁾, tale altro ente;
- 3) «operatore aereo»: un soggetto che ha operato almeno 500 voli di trasporto aereo commerciale di passeggeri o 52 voli di trasporto aereo commerciale «all-cargo» in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento precedente oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;
- 4) «volo di trasporto aereo commerciale»: un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, compresi i voli nell'ambito dell'aviazione d'affari operati a fini commerciali;

⁽¹⁾ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

⁽²⁾ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

▼B

- 5) «rotta»: un viaggio effettuato su un volo, tenuto conto dei luoghi di partenza e di destinazione di tale volo;
- 6) «carburante per l'aviazione»: il carburante «drop-in» fabbricato per l'uso diretto negli aeromobili;
- 7) «carburanti sostenibili per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione che sono:
 - a) carburanti sintetici per l'aviazione;
 - b) biocarburanti per l'aviazione; o
 - c) carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato;
- 8) «biocarburanti per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione che sono:
 - a) «biocarburanti avanzati» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001;
 - b) «biocarburanti» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001, prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, di detta direttiva; o
 - c) «biocarburanti» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001, ad eccezione dei biocarburanti ottenuti da «colture alimentari e foraggere» quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40), di tale direttiva, che rispettano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;
- 9) «carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato»: carburanti per l'aviazione che sono «carburanti derivanti da carbonio riciclato» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 35), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 *bis*, paragrafo 2, di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;
- 10) «partita»: quantità di carburanti sostenibili per l'aviazione identificabile tramite un numero e rintracciabile;
- 11) «emissioni durante il ciclo di vita»: emissioni, in anidride carbonica equivalente, dei carburanti sostenibili per l'aviazione, che tengono conto delle emissioni in anidride carbonica equivalente della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo di energia, anche durante la combustione, calcolate secondo le metodologie stabilite all'articolo 28, paragrafo 5, o all'articolo 31, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 o ai sensi della pertinente normativa dell'Unione;
- 12) «carburanti sintetici per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione che sono «combustibili rinnovabili di origine non biologica» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 *bis*, paragrafo 1, di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;

▼B

- 13) «carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio»: carburanti per l'aviazione che sono di origine non biologica, il cui contenuto energetico deriva da idrogeno a basse emissioni di carbonio non fossile, e che soddisfano una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 % secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione;
- 14) «carburanti convenzionali per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione ottenuti da fonti fossili non rinnovabili di carburanti a base di idrocarburi;
- 15) «idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio»: idrogeno per l'uso negli aeromobili il cui contenuto energetico deriva da fonti non fossili non rinnovabili e che soddisfa una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 % secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione;
- 16) «idrogeno rinnovabile per l'aviazione»: idrogeno per l'uso negli aeromobili che è considerato «combustibile rinnovabile di origine non biologica», quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispetta la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 *bis*, paragrafo 1, di tale direttiva e che è certificato conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;
- 17) «idrogeno per l'aviazione»: idrogeno rinnovabile per l'aviazione o idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio;
- 18) «carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio»: carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio o idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio;
- 19) «fornitore di carburante per l'aviazione»: «fornitore di combustibile» quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 38), della direttiva (UE) 2018/2001, che fornisce carburante per l'aviazione o idrogeno per l'aviazione presso un aeroporto dell'Unione;
- 20) «gestore del carburante»: un prestatore di servizi di assistenza a terra che organizza ed effettua le operazioni di rifornimento e recupero del carburante, compresi il magazzinaggio e il controllo della qualità e della quantità delle forniture, per gli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione, come indicato nell'allegato della direttiva 96/67/CE;
- 21) «sede di attività principale»: sede principale o sede legale di un fornitore di carburante per l'aviazione nello Stato membro in cui ha luogo il controllo finanziario e operativo principale del fornitore di carburante per l'aviazione;
- 22) «anno di riferimento»: un periodo di un anno durante il quale devono essere presentate le relazioni di cui agli articoli 8 e 10, che inizia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre;

▼B

- 23) «periodo di riferimento»: un periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno che precede l'anno di riferimento;
- 24) «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione»: il quantitativo di carburante per l'aviazione, indicato come combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (*trip fuel*) e come combustibile per il rullaggio (*taxi fuel*) nell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽³⁾, che è necessario per operare tutti i voli di un operatore aereo contemplati dal presente regolamento, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- 25) «quantitativo annuo non caricato»: la differenza tra il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e il quantitativo effettivamente caricato da un operatore aereo prima dei voli contemplati dal presente regolamento in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- 26) «quantitativo annuo totale non caricato»: la somma dei quantitativi annui non caricati da un operatore aereo in tutti gli aeroporti dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- 27) «sistema relativo ai gas a effetto serra»: un sistema che concede benefici agli operatori aerei che utilizzano carburanti sostenibili per l'aviazione.

*Articolo 4***Quote di carburante sostenibile per l'aviazione disponibile negli aeroporti dell'Unione**

1. Fatto salvo l'articolo 15, i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga le quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione, comprese le quote minime di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I. Fatte salve tali quote minime, i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono altresì che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione nel corso dei periodi dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2031 e dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034 contenga almeno le quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione nel rispetto dei valori di cui all'allegato I.

Tale obbligo si considera soddisfatto anche quando le quote minime di cui al primo comma sono raggiunte utilizzando:

- a) idrogeno rinnovabile per l'aviazione;
- b) carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

▼B

2. Ai fini del calcolo delle quote minime di cui all'allegato I, quando l'idrogeno per l'aviazione è messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione:

▼C1

a) i valori relativi al contenuto energetico di tutti i combustibili pertinenti sono quelli di cui all'articolo 27, paragrafo 2, lettere g) e h), e all'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001 o alle pertinenti norme internazionali per l'aviazione riguardanti i carburanti non inclusi in tale allegato; e

▼B

b) il contenuto energetico dell'idrogeno per l'aviazione fornito deve essere preso in considerazione sia nel numeratore che nel denominatore.

3. Se un fornitore di carburante per l'aviazione si avvale della possibilità di cui al paragrafo 1, secondo comma, o se un operatore aereo carica i carburanti di cui a tale comma, i riferimenti ai carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'articolo 3, punti 10), 11) e 27), agli articoli 8, 9 e 10, all'articolo 12, paragrafi 6 e 7, all'articolo 13, paragrafo 1, lettere a), b) e g), all'articolo 14, all'articolo 15, paragrafo 1, e all'allegato II, si intendono fatti anche ai carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio e all'idrogeno rinnovabile per l'aviazione.

4. Per ciascun periodo di riferimento, i biocarburanti per l'aviazione diversi dai biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001 e diversi dai biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, di detta direttiva forniti da ciascun fornitore di carburanti per l'aviazione negli aeroporti di tutta l'Unione rappresentano al massimo il 3 % dei carburanti per l'aviazione forniti ai fini del rispetto delle quote minime di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'allegato I del presente regolamento.

5. I carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime seguenti sono esclusi dal calcolo delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'allegato I del presente regolamento: «colture alimentari e foraggere» quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40), della direttiva (UE) 2018/2001, colture intermedie, distillato di acidi grassi di palma e materiali derivati dalla palma e dalla soia nonché pasta di saponificazione e suoi derivati.

Tuttavia, tale esclusione non si applica alle materie prime incluse nell'allegato IX della direttiva (UE) 2018/2001, alle condizioni stabilite in tale allegato.

6. I fornitori di carburante per l'aviazione possono dimostrare la conformità all'obbligo sancito al paragrafo 1 del presente articolo utilizzando il sistema di equilibrio di massa di cui all'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001.

7. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 12, paragrafi 4 e 5, se in un determinato periodo di riferimento un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, nel periodo di riferimento successivo esso integra quanto meno la parte di quota non fornita. In via eccezionale, se un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote medie di carburante sintetico per l'aviazione nel periodo dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2031, prima della fine

▼B

del periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034 esso integra quanto meno la parte di quota non fornita, e se un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote medie di carburante sintetico per l'aviazione nel periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034, nel periodo di riferimento successivo esso integra quanto meno la parte di quota non fornita.

*Articolo 5***Obbligo di rifornimento per gli operatori aerei**

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

2. Un operatore aereo può scendere al di sotto della soglia di cui al paragrafo 1 se necessario per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante. In tali casi, l'operatore aereo interessato giustifica debitamente all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, e all'Agenzia i motivi per cui scende al di sotto di tale soglia, anche fornendo un'indicazione delle rotte interessate. Tali informazioni sono incluse nella relazione di cui all'articolo 8. I quantitativi di carburante associati sono comunicati separatamente in conformità dell'articolo 8.

3. In via eccezionale e ove debitamente giustificato, un operatore aereo può chiedere all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, un'esenzione temporanea dall'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo per i voli su una rotta specifica esistente o nuova inferiore a 850 chilometri, o a 1 200 chilometri per le rotte che collegano aeroporti situati in isole senza collegamenti ferroviari o stradali, in partenza da un aeroporto dell'Unione. Tale distanza è misurata secondo il metodo della rotta ortodromica.

Tale richiesta è presentata almeno tre mesi prima della data di applicazione prevista dell'esenzione, suffragata da una adeguata e dettagliata motivazione. Tale esenzione dovrebbe essere limitata alle situazioni seguenti:

- a) difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono agli operatori aerei di effettuare voli turnaround entro un periodo di tempo ragionevole; o
- b) difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante per l'aviazione derivanti dalle caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto dell'Unione, che comportano prezzi dei carburanti per l'aviazione significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti per l'aviazione analoghi negli altri aeroporti dell'Unione a causa, in particolare, di vincoli specifici concernenti il trasporto di carburante o della limitata disponibilità di carburanti in tale aeroporto dell'Unione e che pongono l'operatore aereo interessato in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe.

4. L'autorità o le autorità competenti valutano tale richiesta. Alla luce della motivazione fornita, possono chiedere informazioni supplementari.

▼B

5. L'autorità o le autorità competenti decidono in merito alla richiesta senza indebito ritardo al più tardi un mese prima della data di applicazione dell'esenzione prevista. Qualora l'autorità o le autorità competenti chiedano informazioni supplementari a norma del paragrafo 4, il termine entro il quale l'autorità o le autorità competenti devono prendere una decisione è sospeso fino a quando l'operatore aereo non abbia fornito informazioni complete.

L'esenzione concessa ha un periodo di validità limitato, non superiore a un anno, al termine del quale è riesaminata su richiesta dell'operatore aereo.

6. L'autorità o le autorità competenti prendono la decisione di accettare o respingere ogni prima richiesta di esenzione presentata a norma del paragrafo 3. La mancata adozione di tale decisione entro il termine di cui al paragrafo 5 non è considerata una decisione che autorizza l'esenzione richiesta. La mancata adozione di una decisione relativa a una richiesta di proroga di un'esenzione esistente, a condizione che tale richiesta sia suffragata da una adeguata e dettagliata giustificazione, al più tardi un mese prima della data della proroga prevista, è considerata una decisione di autorizzazione a continuare ad applicare l'esenzione richiesta.

7. L'operatore aereo ha il diritto di impugnare una decisione dell'autorità o delle autorità competenti che respingono una richiesta di esenzione.

8. L'autorità o le autorità competenti notificano alla Commissione l'elenco delle esenzioni autorizzate e respinte, fornendo la motivazione delle relative decisioni e le valutazioni su cui esse si basano. La Commissione pubblica l'elenco delle esenzioni autorizzate e lo aggiorna almeno una volta all'anno.

9. A seguito di un reclamo scritto presentato da uno Stato membro, da un operatore aereo, dall'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione interessato o da un fornitore di carburante per l'aviazione, ovvero di propria iniziativa, la Commissione può, dopo aver valutato la motivazione fornita per l'esenzione concessa a norma del paragrafo 5 alla luce dei criteri di cui al paragrafo 3, adottare atti di esecuzione che chiedono all'autorità o alle autorità competenti di adottare una decisione che abroghi tale esenzione dall'inizio del successivo periodo di validità degli orari ai sensi dell'articolo 2, lettera d), del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio ⁽⁴⁾. Se tale periodo di validità degli orari inizia meno di due mesi dopo la pubblicazione della decisione, la decisione che abroga l'esenzione inizia ad applicarsi a decorrere dall'inizio del periodo di validità degli orari successivo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

10. Per poter adottare gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 9, la Commissione può chiedere tutte le informazioni necessarie agli Stati membri e agli operatori aerei. Gli Stati membri e gli operatori aerei forniscono tali informazioni senza indebito ritardo. Gli Stati membri agevolano la trasmissione di informazioni da parte degli operatori aerei.

⁽⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

▼B

11. Entro il 1° settembre 2024, la Commissione adotta orientamenti sull'applicazione delle esenzioni di cui al presente articolo. Tali orientamenti includono gli elementi che un operatore aereo deve fornire per giustificare tali esenzioni.

*Articolo 6***Obbligo per gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione di agevolare l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione**

1. Gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione adottano tutte le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del presente regolamento.

2. Qualora gli operatori aerei segnalino all'autorità o alle autorità competenti difficoltà nell'accedere in un dato aeroporto dell'Unione ai carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione conformemente al presente regolamento, l'autorità o le autorità competenti chiedono all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione interessato fornisce le informazioni all'autorità competente senza indebito ritardo.

3. L'autorità o le autorità competenti valutano tutte le informazioni ricevute a norma del paragrafo 2. Se l'autorità o le autorità competenti concludono che l'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione adempie gli obblighi di cui al paragrafo 1, ne informano la Commissione e l'Agenzia. In casi di non conformità, l'autorità o le autorità competenti chiedono all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione di individuare e adottare le misure necessarie per affrontare la mancanza di accesso adeguato degli operatori aerei a carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione senza indebito ritardo, e in ogni caso entro tre anni dalla richiesta dell'autorità competente ai sensi del paragrafo 2.

4. Ai fini dei paragrafi 2 e 3, se del caso, i fornitori di carburante per l'aviazione, i gestori del carburante, gli operatori aerei e qualsiasi altra parte interessata dalle difficoltà segnalate forniscono, su richiesta e senza indebito ritardo, tutte le informazioni necessarie all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione e cooperano con quest'ultimo nell'individuare e adottare le misure necessarie per affrontare le difficoltà segnalate.

5. L'autorità o le autorità competenti trasmettono senza indebito ritardo all'Agenzia tutte le informazioni pertinenti fornite a norma dei paragrafi 2 e 3 per consentirle di redigere la relazione tecnica di cui all'articolo 13.



Articolo 7

Promozione della fornitura di idrogeno ed elettricità negli aeroporti dell'Unione

1. Gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, i fornitori di carburante per l'aviazione e i gestori del carburante cooperano, se del caso, con i rispettivi Stati membri per elaborare i quadri strategici nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.

2. Se del caso, conformemente ai quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1, ove un tale quadro sia stato adottato, gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, i fornitori di carburante per l'aviazione e i gestori del carburante cooperano e intraprendono sforzi per facilitare l'accesso degli operatori aerei all'idrogeno o all'elettricità utilizzata principalmente per la propulsione di aeromobili e fornire le infrastrutture e i servizi necessari per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tale idrogeno o elettricità per rifornire o ricaricare gli aeromobili in linea con i quadri strategici nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, se del caso.

3. Entro il 31 marzo 2025, e successivamente ogni due anni, gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione riferiscono alle autorità competenti e all'Agenzia in merito allo stato di avanzamento dei progetti esistenti, per i rispettivi aeroporti dell'Unione, nel cui quadro si svolge una delle iniziative di cui al paragrafo 2. Tale relazione comprende informazioni accessibili al pubblico o che possono essere rese pubbliche, comprese, se del caso, proiezioni sui volumi e sul tipo di idrogeno ed elettricità prodotti e forniti agli operatori aerei nell'aeroporto dell'Unione nonché piani di realizzazione delle infrastrutture e dei servizi di ricarica e rifornimento laddove tali piani siano adottati.

Articolo 8

Obblighi di comunicazione per gli operatori aerei

1. Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, e per la prima volta nel 2025, gli operatori aerei trasmettono alle autorità competenti e all'Agenzia le seguenti informazioni relative a un dato periodo di riferimento:

- a) quantitativo totale di carburante per l'aviazione caricato in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
- b) fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, per aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
- c) quantitativo annuo non caricato, per aeroporto dell'Unione, che deve essere comunicato pari a 0 (zero) se il quantitativo annuo non caricato è negativo oppure se è inferiore o pari al 10 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione;

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1).

▼B

- d) quantitativo annuo caricato, per aeroporto dell'Unione, per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, espresso in tonnellate;
- e) quantitativo totale di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione al fine di operare i loro voli, contemplati dal presente regolamento, in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in tonnellate;
- f) per ogni acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione, il nome del fornitore di carburante per l'aviazione, il quantitativo acquistato espresso in tonnellate, il processo di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita del carburante sostenibile per l'aviazione e, se un acquisto comprende diversi tipi di carburante sostenibile per l'aviazione con caratteristiche diverse, le informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione;
- g) totale dei voli effettuati ai sensi del presente regolamento in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in numero di voli e in ore di volo.

2. La relazione da presentare è redatta secondo i modelli di cui all'allegato II.

3. La relazione è verificata da un verificatore indipendente in conformità dei requisiti di cui agli articoli 14 e 15 della direttiva 2003/87/CE e degli atti di esecuzione adottati sulla loro base.

Articolo 9

Operatore aereo che dichiara l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione

1. Gli operatori aerei non possono chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra. Il fattore di emissione per l'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (*EU Emissions Trading System* – EU ETS) è stabilito nell'allegato IV della direttiva 2003/87/CE o negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 14 della medesima direttiva. Ai fini dell'assegnazione delle quote nell'ambito dell'EU ETS si applica la direttiva 2003/87/CE. Ai fini dell'assegnazione delle quote riservate al caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito dell'EU ETS, si applica l'articolo 3 *quater*, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE.

Unitamente alla relazione di cui all'articolo 8, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia:

- a) una dichiarazione dei sistemi dei gas a effetto serra cui partecipano e nell'ambito dei quali è possibile comunicare i carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) una dichiarazione attestante di non aver comunicato, nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra, partite identiche di carburanti sostenibili per l'aviazione; e

▼B

- c) informazioni sulla partecipazione a regimi di sostegno finanziario dell'Unione, nazionali o regionali che consentano agli operatori aerei di essere compensati per i costi dei carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati e informazioni che indichino se la stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione abbia ricevuto o meno sostegno nell'ambito di più di un regime di sostegno finanziario.

2. Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 8 del presente regolamento, o nell'ambito di un sistema relativo ai gas a effetto serra, i fornitori di carburante per l'aviazione forniscono gratuitamente agli operatori aerei informazioni pertinenti e accurate relative al periodo di riferimento, il prima possibile, e in ogni caso entro e non oltre il 14 febbraio di ogni anno di riferimento.

3. L'operatore aereo può chiedere al fornitore di carburante per l'aviazione di fornirgli le informazioni di cui al paragrafo 2 per adempiere altri obblighi di comunicazione, compresi quelli previsti dal diritto nazionale. Il fornitore di carburante per l'aviazione fornisce tali informazioni gratuitamente. Se la richiesta riguarda informazioni relative a un periodo già concluso al momento della richiesta, il fornitore di carburante per l'aviazione fornisce tali informazioni entro 90 giorni dalla data della richiesta. ►C2 Se la richiesta riguarda informazioni relative a un periodo che non si è ancora concluso al momento della presentazione della richiesta, l'operatore aereo si adopera per presentarla almeno 45 giorni prima del termine di tale periodo. ◄ Il fornitore di carburante per l'aviazione fornisce tali informazioni entro 45 giorni dal termine di tale periodo.

Articolo 10

Obblighi di comunicazione per i fornitori di carburanti per l'aviazione

Entro il 14 febbraio di ogni anno di riferimento, e per la prima volta nel 2025, i fornitori di carburante per l'aviazione inseriscono nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 31 *bis* della direttiva (UE) 2018/2001, le seguenti informazioni relative al periodo di riferimento:

- a) il quantitativo di carburante per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
- b) il quantitativo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, e per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione, come specificato alla lettera c), espresso in tonnellate;
- c) il processo di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito negli aeroporti dell'Unione;
- d) il tenore di aromatici e naftaleni in volume percentuale e di zolfo in massa percentuale nel carburante per l'aviazione fornito per partita, per aeroporto dell'Unione e a livello di Unione, indicando il volume e la massa totali di ciascuna partita e il metodo di prova applicato per misurare il contenuto di ciascuna sostanza a livello di partita;

▼B

- e) il contenuto energetico del carburante per l'aviazione e del carburante sostenibile per l'aviazione forniti in ciascun aeroporto dell'Unione, per ciascun tipo di carburante.

Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire che le informazioni inserite dai fornitori di carburante per l'aviazione nella banca dati dell'Unione siano accurate e siano state verificate e oggetto di audit a norma dell'articolo 31 *bis* della direttiva (UE) 2018/2001.

L'Agenzia e le autorità competenti hanno accesso alla banca dati dell'Unione. L'Agenzia utilizza le informazioni in essa contenute dopo che sono state verificate a livello di Stato membro a norma dell'articolo 31 *bis* della direttiva (UE) 2018/2001.

Articolo 11

Autorità competente

1. Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni pecuniarie agli operatori aerei, agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione. Gli Stati membri informano la Commissione e l'Agenzia dell'identità dell'autorità o delle autorità competenti da essi designate.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le rispettive autorità competenti esercitino i loro compiti di sorveglianza e controllo dell'attuazione in modo imparziale e trasparente e in modo indipendente dagli operatori aerei, dai fornitori di carburante per l'aviazione e dagli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione. Gli Stati membri provvedono altresì affinché le rispettive autorità competenti dispongano delle risorse e delle capacità necessarie per espletare, in modo efficiente e tempestivo, i compiti loro assegnati a norma del presente regolamento.

3. La Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri cooperano e si scambiano tutte le informazioni pertinenti per garantire l'effettiva attuazione e il rispetto del presente regolamento.

4. L'Agenzia trasmette alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai rispettivi enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 5, 6 e 7.

5. Lo Stato membro responsabile, la cui autorità competente o le cui autorità competenti, designate a norma del paragrafo 1, sono responsabili di un dato operatore aereo, è determinato a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione ⁽⁶⁾. Per gli operatori aerei non attribuiti a uno Stato membro in tale regolamento, lo Stato membro responsabile è determinato conformemente alle norme di cui all'articolo 18 *bis* della direttiva 2003/87/CE. La Commissione può sostenere gli Stati membri nel processo di attribuzione. A tale proposito, la Commissione può chiedere l'assistenza di Eurocontrol e, a tal fine, può concludere opportuni accordi con Eurocontrol.

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo (GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1).

▼B

6. Lo Stato membro responsabile, la cui autorità o le cui autorità competenti, designate a norma del paragrafo 1, sono responsabili di un dato ente di gestione di un aeroporto dell'Unione, è determinato sulla base della rispettiva giurisdizione territoriale dell'aeroporto dell'Unione.

7. Lo Stato membro responsabile, la cui autorità o le cui autorità competenti, designate a norma del paragrafo 1, sono responsabili di un dato fornitore di carburante per l'aviazione, è lo Stato membro in cui il fornitore di carburante per l'aviazione ha la sede di attività principale.

8. Per i fornitori di carburante per l'aviazione che non hanno la sede di attività principale in uno Stato membro, lo Stato membro responsabile è quello in cui il fornitore di carburante per l'aviazione ha fornito la maggior parte di carburante per l'aviazione nel 2023 o nel primo anno di fornitura di carburante per l'aviazione sul mercato dell'Unione, a seconda di quale data sia posteriore.

Tale fornitore di carburante per l'aviazione può presentare alla propria autorità competente una richiesta motivata in cui chiede di essere riassegnato a un altro Stato membro, qualora abbia fornito le quote più elevate del suo carburante per l'aviazione in detto Stato membro nei due anni precedenti la richiesta. La decisione di riassegnazione è adottata entro sei mesi dalla richiesta del fornitore di carburante per l'aviazione, è soggetta all'accordo delle autorità competenti dello Stato membro di riassegnazione ed è trasmessa senza indebito ritardo all'Agenzia e alla Commissione. Essa si applica a decorrere dall'inizio del periodo di riferimento successivo alla data della sua adozione.

Articolo 12

Applicazione delle norme

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive, tenendo conto, in particolare, della natura, della durata, della frequenza e della gravità della violazione. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione entro il 31 dicembre 2024 e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.

2. Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 5 sia imposta una sanzione pecuniaria. Tale sanzione pecuniaria è proporzionata e dissuasiva e di importo non inferiore al doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato. Un operatore aereo può essere esentato da una sanzione pecuniaria se può dimostrare che la sua inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 5 è stata dovuta a circostanze eccezionali e imprevedibili, al di fuori del suo controllo, i cui effetti non si sarebbero potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

3. Gli Stati membri provvedono affinché agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione che non adottano le misure necessarie per ovviare alla mancanza di un accesso adeguato da parte degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, sia imposta una sanzione pecuniaria.

▼B

4. Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione sia imposta una sanzione pecuniaria. Tale sanzione è proporzionata e dissuasiva e di importo non inferiore al doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello del carburante sostenibile per l'aviazione per il quantitativo di carburanti per l'aviazione che non rispettano la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I.

5. Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione e, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2030 e il 31 dicembre 2034, alle quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione, sia imposta una sanzione pecuniaria. Tale sanzione è proporzionata e dissuasiva e di importo non inferiore al doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante sintetico per l'aviazione e del carburante convenzionale per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione che non rispetta le quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I. Nel determinare la sanzione pecuniaria relativa alle quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione, gli Stati membri tengono conto di ogni eventuale sanzione pecuniaria relativa alle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione già imposta al fornitore di carburante per l'aviazione in riferimento al rispettivo periodo di cui al presente paragrafo, al fine di evitare una doppia sanzione.

6. Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione per i quali sia stato dimostrato che hanno fornito informazioni fuorvianti o inesatte riguardo alle caratteristiche o all'origine del carburante sostenibile per l'aviazione da essi fornito a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, e dell'articolo 10, sia imposta una sanzione pecuniaria. Tale sanzione pecuniaria è proporzionata e dissuasiva e di importo non inferiore al doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello del carburante sostenibile per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione in merito al quale sono state fornite informazioni fuorvianti o inesatte.

7. Nella decisione che impone le sanzioni pecuniarie di cui ai paragrafi 2, 4, 5 e 6, l'autorità o le autorità competenti illustrano la metodologia applicata per determinare il prezzo del carburante per l'aviazione, del carburante sostenibile per l'aviazione e del carburante sintetico per l'aviazione sul mercato del carburante per l'aviazione dell'Unione. Tale metodologia si basa su criteri verificabili e oggettivi, compresa l'ultima relazione tecnica disponibile di cui all'articolo 13.

8. Gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di carburante per l'aviazione che, in un dato periodo di riferimento, non abbiano interamente rispettato l'obbligo di cui all'articolo 4 in relazione alle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione o di carburanti sintetici per l'aviazione, forniscano al mercato, nel periodo di riferimento successivo, il rispettivo carburante in quantità pari a quella che consente di rispettare integralmente l'obbligo, in aggiunta alla quantità prevista dall'obbligo relativo al periodo di riferimento.

In deroga al primo comma, ai carburanti sintetici per l'aviazione si applicano le norme seguenti nei periodi compresi tra il 1° gennaio 2030 e il 31 dicembre 2031 e tra il 1° gennaio 2032 e il 31 dicembre 2034:

▼B

- a) i fornitori di carburante per l'aviazione che, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2030 e il 31 dicembre 2031, non abbiano interamente rispettato l'obbligo di cui all'articolo 4 in relazione alle quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione, forniscono al mercato, entro la fine del periodo compreso tra il 1° gennaio 2032 e il 31 dicembre 2034, una quantità di carburante sintetico per l'aviazione pari a quella che consente di rispettare integralmente l'obbligo, in aggiunta alla quantità prevista dall'obbligo relativo a tale periodo; e
- b) i fornitori di carburante per l'aviazione che, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2032 e il 31 dicembre 2034, non abbiano interamente rispettato l'obbligo di cui all'articolo 4 in relazione alle quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione, forniscono al mercato, nel periodo di riferimento successivo, una quantità di carburante sintetico per l'aviazione pari a quella che consente di rispettare integralmente l'obbligo, in aggiunta alla quantità prevista dall'obbligo relativo al periodo di riferimento.

L'adempimento degli obblighi di cui al primo e al secondo comma del presente paragrafo non esonera il fornitore di carburante per l'aviazione dall'obbligo di pagare le sanzioni pecuniarie di cui ai paragrafi 4 e 5.

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

10. Gli Stati membri dovrebbero cercare di garantire che le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie, o l'equivalente in valore finanziario di tali entrate, siano utilizzate per sostenere progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione, la produzione di tali carburanti ovvero meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.

Ove tali entrate siano destinate al bilancio generale di uno Stato membro, si ritiene che tale Stato membro abbia rispettato il primo comma se attua politiche di sostegno finanziario per sostenere progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione, la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione o politiche a sostegno di meccanismi che consentono di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione, che hanno un valore equivalente o superiore alle entrate generate dalle sanzioni pecuniarie.

Entro il 25 settembre 2026, e successivamente ogni cinque anni, gli Stati membri pubblicano una relazione sull'impiego delle entrate aggregate generate dalle sanzioni pecuniarie come pure informazioni sul livello di spesa destinato a progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione, alla produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione o a politiche a sostegno di meccanismi che consentono di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.

Articolo 13

Raccolta e pubblicazione dei dati

1. L'Agenzia pubblica ogni anno una relazione tecnica sulla base delle relazioni di cui agli articoli 7, 8 e 10 e la trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione comprende come minimo le informazioni seguenti:

▼B

- a) il quantitativo aggregato di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato dagli operatori aerei a livello dell'Unione, per l'utilizzo sui voli contemplati dal presente regolamento in partenza da un aeroporto dell'Unione, e per aeroporto dell'Unione;
- b) il quantitativo aggregato di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburanti sintetici per l'aviazione forniti a livello dell'Unione, per Stato membro e per aeroporto dell'Unione. La relazione include il quantitativo e il tipo di materie prime utilizzate a livello dell'Unione, per Stato membro e per aeroporto dell'Unione, e un'analisi della capacità dei fornitori di carburante per l'aviazione di rispettare le quote minime di cui all'allegato I;
- c) per quanto possibile, il quantitativo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito nei paesi terzi con i quali l'Unione, o l'Unione e i suoi Stati membri, ha concluso un accordo che disciplina la fornitura di servizi aerei, e in altri paesi terzi qualora tali informazioni siano pubblicamente disponibili;
- d) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione e per Stato membro e, per quanto possibile, nei paesi terzi con i quali l'Unione, o l'Unione e i suoi Stati membri, ha concluso un accordo che disciplina la fornitura di servizi aerei, nonché in altri paesi terzi, comprese informazioni sull'evoluzione del divario di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione;
- e) lo stato di conformità dell'ente di gestione di un aeroporto dell'Unione per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;
- f) lo stato di conformità di ciascun operatore aereo e fornitore di carburante per l'aviazione soggetto a un obbligo ai sensi del presente regolamento nel periodo di riferimento;
- g) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione e le caratteristiche di sostenibilità dell'idrogeno per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli contemplati dal presente regolamento in partenza da aeroporti dell'Unione;
- h) il tenore medio totale di aromatici e naftaleni in volume percentuale e di zolfo in massa percentuale nel carburante per l'aviazione fornito per aeroporto dell'Unione e a livello dell'Unione;
- i) lo stato di avanzamento dei progetti negli aeroporti dell'Unione che perseguono le iniziative di cui all'articolo 7, paragrafo 3.

2. Nell'elaborare tale relazione, l'Agenzia può consultare gli esperti degli Stati membri.



Articolo 14

Sistema di etichettatura ambientale

1. È istituito un sistema volontario di etichettatura ambientale che consente di misurare le prestazioni ambientali dei voli.

2. Le etichette rilasciate a norma del presente articolo si applicano agli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per i voli da esso contemplati in partenza da aeroporti dell'Unione. Se un operatore aereo chiede il rilascio di un'etichetta a norma del presente articolo, esso la richiede per tutti i suoi voli contemplati dal presente regolamento in partenza da aeroporti dell'Unione.

Gli operatori aerei possono chiedere il rilascio di etichette a norma del presente articolo anche per i loro voli contemplati dal presente regolamento in arrivo negli aeroporti dell'Unione. Se un operatore aereo chiede il rilascio di un'etichetta a norma del presente comma, esso la richiede per tutti i suoi voli in arrivo negli aeroporti dell'Unione.

3. Le etichette rilasciate a norma del presente articolo certificano il livello delle prestazioni ambientali di un volo sulla base delle informazioni di cui al secondo comma. Il livello delle prestazioni ambientali di un volo è determinato sulla base delle prestazioni ambientali medie dei voli effettuati da un dato operatore aereo su una rotta specifica nel corrispondente periodo di validità degli orari precedente, ai sensi dell'articolo 2, lettera d), del regolamento (CEE) n. 95/93.

Le etichette rilasciate a norma del presente articolo comprendono le informazioni seguenti:

- a) l'impronta di carbonio prevista per passeggero, espressa secondo il sistema metrico decimale, come per esempio in chilogrammi di CO₂ per passeggero, per il periodo di validità dell'etichetta;
- b) l'efficienza prevista in termini di CO₂ per chilometro, espressa secondo il sistema metrico decimale, come per esempio in grammi di CO₂ per passeggero per chilometro, per il periodo di validità dell'etichetta.

4. L'impronta di carbonio prevista per passeggero e l'efficienza prevista in termini di CO₂ per chilometro di un volo sono determinate dall'Agenzia sulla base di una metodologia standardizzata fondata su dati scientifici e delle informazioni fornite dagli operatori aerei in merito a tutti o ad alcuni dei seguenti fattori:

- a) i tipi di aeromobili, il numero medio di passeggeri e di carichi di merci integrati, ove necessario, da stime di tali fattori, quali i coefficienti di riempimento medio per la rotta specificata per un dato periodo di tempo; e
- b) le prestazioni del combustibile utilizzato sui voli effettuati dall'operatore aereo sulla base della diffusione di carburanti e utilizzando parametri quali il quantitativo totale di carburanti sostenibili per l'aviazione caricati, la percentuale rispetto alla diffusione totale di carburanti, la qualità e l'origine, la composizione e le emissioni durante il ciclo di vita derivanti dall'utilizzo del carburante calcolati per il volo.

▼B

5. Le etichette rilasciate a norma del presente articolo sono valide per un periodo di tempo limitato non superiore a un anno, specificato negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 11, lettera c). Il periodo di validità dell'etichetta è chiaramente indicato dall'operatore aereo insieme all'etichetta.

6. L'Agenzia rilascia etichette su richiesta di un operatore aereo per ciascun volo o ciascuna serie di voli effettuati alle stesse condizioni, sulla base delle informazioni di cui al paragrafo 3 e della metodologia standardizzata fondata su dati scientifici e dei fattori di cui al paragrafo 4.

L'Agenzia può chiedere all'operatore aereo di fornire informazioni supplementari necessarie per il rilascio dell'etichetta.

Se l'operatore aereo non presenta tutte le informazioni necessarie affinché l'Agenzia rilasci l'etichetta richiesta, l'Agenzia respinge la richiesta.

L'operatore aereo può presentare ricorso contro le decisioni dell'Agenzia adottate a norma del presente paragrafo e del paragrafo 7 del presente articolo. Tale ricorso è presentato alla commissione di ricorso di cui all'articolo 105 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ entro dieci giorni dalla notifica della decisione. Si applicano gli articoli 106 e 107, l'articolo 108, paragrafi 2 e 3, e gli articoli 111, 112, 113 e 114 del regolamento (UE) 2018/1139. Qualsiasi decisione da parte dall'Agenzia a norma del presente paragrafo è adottata senza indebito ritardo.

7. L'Agenzia riesamina periodicamente se i fattori in base ai quali è stata rilasciata un'etichetta per ogni volo o serie di voli effettuati alle stesse condizioni sono cambiati. Se conclude che un'etichetta non è più appropriata, l'Agenzia, dopo aver dato all'operatore la possibilità di essere ascoltato, revoca l'etichetta esistente o rilascia una nuova etichetta. L'Agenzia informa l'operatore aereo della sua decisione.

L'operatore aereo adegua di conseguenza, senza ritardo, l'esposizione dell'etichetta.

8. Gli operatori aerei cui è stata rilasciata un'etichetta a norma del paragrafo 6 espongono l'etichetta contenente le informazioni di cui al paragrafo 3, secondo comma. L'etichetta è facilmente accessibile e comprensibile. Essa è presentata in modo da consentire ai clienti di confrontare facilmente le prestazioni ambientali dei voli effettuati da diversi operatori aerei che coprono la stessa rotta. Se un operatore aereo espone l'etichetta presso un punto vendita o in occasione di qualsiasi altro contatto con i clienti, esso lo fa per tutti i voli che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

▼B

9. Al fine di finanziare i costi del servizio fornito dall'Agenzia, il rilascio di un'etichetta su richiesta di un operatore aereo è soggetto al pagamento di un onere. Le entrate generate da tali oneri costituiscono altre entrate ai sensi dell'articolo 120, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 e sono trattate come entrate con destinazione specifica che l'Agenzia deve assegnare a copertura di tali costi. Si applica l'articolo 126, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2018/1139. L'importo dell'onere è definito a norma dell'articolo 126, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139.

10. Nell'ambito dei suoi compiti nel settore della protezione dell'ambiente di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, l'Agenzia contribuisce a sensibilizzare in merito all'esistenza del sistema di etichettatura istituito dal presente articolo.

11. Al fine di garantire l'attuazione uniforme e il rispetto delle norme di cui al presente articolo, la Commissione adotta, entro il 1° gennaio 2025, atti di esecuzione recanti disposizioni dettagliate per quanto riguarda:

- a) la metodologia standardizzata fondata su dati scientifici di cui al paragrafo 4, basata sui migliori dati scientifici disponibili, in particolare i dati forniti dall'Agenzia e compresa la metodologia per l'utilizzo delle stime di cui al paragrafo 4, lettera a);
- b) la procedura con cui gli operatori aerei sono tenuti a fornire all'Agenzia le informazioni pertinenti per il rilascio di un'etichetta e la procedura per il rilascio di tale etichetta da parte dell'Agenzia, compreso il termine entro il quale l'Agenzia deve adottare una decisione a norma del paragrafo 6;
- c) la durata della validità delle etichette rilasciate a norma del presente articolo, non superiore a un anno;
- d) le condizioni alle quali l'Agenzia deve effettuare il riesame di cui al paragrafo 7;
- e) la procedura di cui al paragrafo 7 attraverso la quale l'Agenzia può revocare le etichette esistenti o rilasciare una nuova etichetta;
- f) i modelli per l'esposizione delle etichette rilasciate a norma del presente articolo;
- g) la garanzia di un facile accesso a tutte le etichette rilasciate in formato leggibile tramite un dispositivo informatico;
- h) la possibilità e le condizioni alle quali gli operatori aerei possono esporre, senza utilizzare un'etichetta a norma del presente articolo, informazioni sulle prestazioni ambientali analoghe a quelle di cui al paragrafo 3 per i voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 3.

▼B

12. Entro il 1° luglio 2027 la Commissione individua e valuta le evoluzioni relative al funzionamento del sistema di etichettatura istituito dal presente articolo, nonché eventuali miglioramenti o misure supplementari rispetto a tale sistema, in particolare al fine di istituire un sistema di etichettatura ambientale obbligatorio che comprenda tutti gli aspetti delle prestazioni ambientali dei voli o della serie di voli e le diverse misure di decarbonizzazione adottate dagli operatori aerei, nel pieno rispetto del diritto dell'Unione. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i principali risultati della valutazione effettuata a norma del presente paragrafo. Se del caso, può corredare tale relazione di una proposta legislativa.

*Articolo 15***Meccanismi di flessibilità**

1. In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2034, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può fornire le quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione definite nell'allegato I come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.

2. Entro il 1° luglio 2024 la Commissione individua e valuta le evoluzioni in materia di produzione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del carburante per l'aviazione dell'Unione e valuta eventuali miglioramenti o misure supplementari rispetto all'attuale meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione di cui al paragrafo 1, quali l'istituzione o il riconoscimento di un sistema di negoziabilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione per consentire l'approvvigionamento di carburante nell'Unione senza bisogno di una connessione fisica a un sito di fornitura, al fine di agevolare ulteriormente la fornitura e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione durante il periodo di flessibilità.

Tale possibile sistema, che incorpora elementi di un sistema «book and claim», potrebbe consentire agli operatori aerei o ai fornitori di carburante, ovvero a entrambi, di acquistare carburanti sostenibili per l'aviazione mediante accordi contrattuali con i fornitori di carburante per l'aviazione e di dichiarare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione.

La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui espone i principali risultati della valutazione effettuata a norma del presente paragrafo, corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

*Articolo 16***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato *ReFuelEU Aviation* («comitato»). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

▼B

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 17***Relazioni e riesame**

1. Entro il 1° gennaio 2027 e successivamente ogni quattro anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento.

2. La relazione contiene una valutazione dettagliata dell'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e del suo impatto sul funzionamento del mercato interno dell'aviazione dell'Unione, compreso sulla competitività e sulla connettività, in particolare delle isole e dei territori remoti, e sull'efficacia in termini di costi delle riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita. La relazione valuta inoltre le esigenze di investimento, le esigenze occupazionali e di formazione e le esigenze in termini di ricerca e innovazione nei carburanti sostenibili per l'aviazione. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂ o le tecnologie di cattura direttamente dall'atmosfera.

3. La relazione valuta l'eventuale necessità di rivedere l'ambito di applicazione del presente regolamento, la definizione di carburanti sostenibili per l'aviazione, i carburanti ammissibili e le quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I, nonché il livello delle sanzioni pecuniarie. La relazione valuta l'eventuale ampliamento dell'ambito di applicazione del presente regolamento per includervi altre fonti energetiche e altri tipi di carburanti sintetici definiti nella direttiva (UE) 2018/2001, tenendo in debito conto il principio della neutralità tecnologica. La relazione valuta inoltre iniziative, miglioramenti e misure supplementari per agevolare e promuovere ulteriormente un aumento della fornitura e della diffusione di carburanti per l'aviazione non «drop-in», e relativi servizi, infrastrutture e tecnologie, coerenti con l'obiettivo di decarbonizzare il trasporto aereo, preservando nel contempo condizioni di parità.

4. La relazione prende in considerazione l'eventuale inclusione di meccanismi per sostenere la produzione e il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione, compresi la raccolta e l'utilizzo di fondi, e per limitare gli effetti negativi del presente regolamento sulla connettività e sulla competitività. La relazione valuta se tali meccanismi debbano includere meccanismi finanziari e di altro tipo per colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.

5. La relazione valuta gli effetti delle esenzioni concesse a norma dell'articolo 5 sul funzionamento del mercato interno dell'aviazione.

▼B

Per quanto possibile, la relazione contiene informazioni sugli sviluppi delle politiche nei paesi terzi interessati, anche nel contesto dei loro accordi multilaterali e bilaterali con l'Unione o con l'Unione e i suoi Stati membri, nonché sullo sviluppo di un potenziale quadro strategico per la fornitura e il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

La relazione valuta la competitività dei vettori aerei e degli hub aeroportuali dell'Unione rispetto ai loro concorrenti nei paesi terzi interessati, nonché l'eventuale reinstradamento, in particolare attraverso una deviazione del traffico verso gli hub aeroportuali di paesi terzi, il che comporta la rilocalizzazione delle emissioni di CO₂. In particolare, in assenza di un regime obbligatorio a livello internazionale sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali con un livello di ambizione analogo rispetto ai requisiti stabiliti nel presente regolamento ovvero in assenza di meccanismi elaborati a livello internazionale che consentano di evitare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e di distorsione della concorrenza per il trasporto aereo internazionale, entro il 31 dicembre 2026 la Commissione prende in considerazione, se del caso, meccanismi mirati volti a prevenire tali effetti, compresa, ove opportuno, l'estensione al trasporto aereo internazionale del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere istituito dal regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, nonché altri tipi di misure che tengano conto del fatto che la destinazione finale del volo si trova al di fuori del territorio dell'Unione.

6. La relazione contiene informazioni dettagliate sull'applicazione del presente regolamento. Nella relazione si valuta l'opportunità di modificare il presente regolamento e, se del caso, le opzioni di modifica, in linea con un potenziale quadro strategico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

Nell'ambito della prima relazione o in una precedente relazione a sé stante presentata al Parlamento europeo e al Consiglio, la Commissione valuta eventuali misure per ottimizzare il tenore di carburante nei carburanti per l'aviazione.

7. Nella stesura della relazione, e almeno sei mesi prima dell'adozione, la Commissione può consultare gli Stati membri.

Articolo 18

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Tuttavia, gli articoli 4, 5, 6, 8 e 10 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 52).

*ALLEGATO I***Quote di carburante sostenibile per l'aviazione di cui all'articolo 4**

- a) Dal 1° gennaio 2025, ogni anno, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) dal 1° gennaio 2030, ogni anno, una quota minima del 6 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui:
 - i) per il periodo dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2031, una quota media dell'1,2 % di carburanti sintetici per l'aviazione, di cui, ogni anno, una quota minima dello 0,7 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
 - ii) per il periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034, una quota media del 2,0 % di carburanti sintetici per l'aviazione, di cui, ogni anno, una quota minima dell'1,2 % dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2033 e del 2,0 % dal 1° gennaio 2034 al 31 dicembre 2034;
- c) dal 1° gennaio 2035, ogni anno, una quota minima del 20 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 5 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- d) dal 1° gennaio 2040, ogni anno, una quota minima del 34 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 10 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- e) dal 1° gennaio 2045, ogni anno, una quota minima del 42 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 15 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- f) dal 1° gennaio 2050, ogni anno, una quota minima del 70 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 35 % di carburanti sintetici per l'aviazione.



ALLEGATO II

Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo

Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo sui carichi di carburanti per l'aviazione

Aeroporto dell'Unione	Codice ICAO dell'aeroporto dell'Unione	Fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione (in tonnellate)	Carburante per l'aviazione effettivamente caricato (in tonnellate)	Quantitativo annuo non caricato (in tonnellate)	Quantitativo annuo totale non caricato (in tonnellate)	Quantitativo annuo caricato in conformità delle norme di sicurezza in relazione al carburante (in tonnellate)

Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo sugli acquisti di carburanti sostenibili per l'aviazione

Numero totale di voli effettuati	Numero totale di ore di volo	Fornitore di carburante	Quantitativo acquistato (in tonnellate)	Processo di conversione	Caratteristiche	Origine delle materie prime	Emissioni durante il ciclo di vita