UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU **CONSELHO**

Estrasburgo, 18 de outubro de 2023
(OR. en)

2021/0205 (COD)
LEX 2265

PE-CONS 29/1/23
REV 1

TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À GARANTIA DE CONDIÇÕES DE CONCORRÊNCIA EQUITATIVAS PARA UM TRANSPORTE AÉREO SUSTENTÁVEL (REFUELEU AVIAÇÃO)

REGULAMENTO (UE) 2023/…
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de outubro de 2023

relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário[2],

---

1 JO C 105 de 4.3.2022, p. 134.

2 Posição do Parlamento Europeu de 13 de setembro de 2023 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de outubro de 2023.

Considerando o seguinte:

(1) Ao longo das últimas décadas, o transporte aéreo tem desempenhado um papel fundamental na economia da União e na vida quotidiana dos seus cidadãos, sendo um dos setores mais dinâmicos e com melhor desempenho da economia da União. Tem sido um forte motor de crescimento económico, de emprego, de comércio e de turismo, bem como de conectividade e mobilidade, tanto das empresas como dos cidadãos, e uma das principais ligações entre as regiões ultraperiféricas e o continente, em especial no mercado do transporte aéreo da União. O crescimento dos serviços de transporte aéreo tem contribuído de forma significativa para melhorar a conectividade, fomentar a coesão e reduzir as disparidades regionais na União, em particular nas regiões periféricas, ultraperiféricas, escassamente povoadas e insulares, bem como com países terceiros, constituindo uma importante alavanca da economia da União.

(2) Desde 2020 que o transporte aéreo é um dos setores mais fortemente afetados pela crise da COVID-19. Prevê-se que o tráfego aéreo seja gradualmente retomado nos próximos anos e que recupere para os níveis anteriores à crise. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) estima que o tráfego de passageiros cresça até 3,1 % por ano até 2050 e o tráfego de mercadorias até 2,4 % por ano na Europa, de acordo com as suas previsões pós-COVID-19 num cenário de tráfego elevado. Simultaneamente, as emissões do transporte aéreo têm vindo a aumentar desde 1990 e a tendência desse aumento poderá regressar à medida que superamos a pandemia. Por conseguinte, é imperativo preparar o futuro e fazer os ajustamentos necessários, assegurando um setor do transporte aéreo que funcione corretamente e contribua plenamente para a consecução dos objetivos climáticos da União, com níveis elevados de conectividade, acessibilidade dos preços, segurança e proteção. A União Europeia estabeleceu obrigações jurídicas nos termos do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] no sentido de alcançar a neutralidade climática o mais tardar em 2050 e de, até 2030, alcançar uma redução de 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa face aos níveis de 1990. Para tal, todos os setores económicos, incluindo o setor dos transportes, terão de tomar medidas céleres com vista à descarbonização. No caso do setor do transporte aéreo, será necessária uma forte intensificação da produção, fornecimento e adoção de combustíveis sustentáveis para aviação.

[1] Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

(3) O funcionamento do setor do transporte aéreo da União é determinado pelo seu caráter transfronteiriço em toda a União e pela sua dimensão mundial. O mercado do transporte aéreo é um dos setores mais integrados no mercado interno, regido por regras uniformes sobre o acesso ao mercado e condições de funcionamento. A política externa da União no que se refere ao transporte aéreo é regida por regras estabelecidas a nível mundial pela OACI e em acordos bilaterais ou multilaterais abrangentes entre a União ou os respetivos Estados-Membros e países terceiros. É, por conseguinte, importante que a União prossiga os esforços realizados a nível internacional, multilateral e bilateral no sentido de promover um elevado nível de ambição e convergência na adoção de combustíveis sustentáveis para aviação e que, ao mesmo tempo, proporcione condições de concorrência equitativas a nível internacional.

(4) O mercado do transporte aéreo está sujeito a uma concorrência forte entre agentes económicos a nível mundial e em toda a União, pelo que são indispensáveis condições de concorrência equitativas. A estabilidade e prosperidade do mercado do transporte aéreo e dos respetivos agentes económicos assentam num quadro estratégico claro e harmonizado, em que os operadores de aeronaves, os aeroportos e outros agentes da aviação podem operar com base na igualdade de regras e oportunidades, propiciando um setor dinâmico e oportunidades de emprego. Em grande medida, os voos dentro da UE fazem parte de itinerários a nível mundial estabelecidos num mercado mundial do transporte aéreo. O mesmo aplica se a itinerários a partir de países terceiros com destino a países terceiros com escala em aeroportos europeus. Quando ocorrem distorções do mercado, os operadores de aeronaves de aeroportos correm o risco de ficar em desvantagem face a concorrentes internos e externos, o que, por sua vez, pode resultar na perda de competitividade do setor do transporte aéreo, pondo em risco postos de trabalho e empresas do transporte aéreo, e na perda de conectividade aérea e de opções de transporte para cidadãos e empresas.

(5) É essencial, nomeadamente, assegurar condições de concorrência equitativas em todo o mercado do transporte aéreo da União no que se refere ao combustível para aviação, que representam uma percentagem significativa dos custos dos operadores de aeronaves, fomentando simultaneamente a descarbonização do transporte aéreo através da promoção de combustíveis sustentáveis para aviação. As variações nos preços dos combustíveis para aviação podem afetar o desempenho económico dos operadores de aeronaves e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. O aumento dos preços dos combustíveis para aviação, que se traduz diretamente em tarifas mais elevadas para o consumidor final, reduziria a conectividade das regiões, a mobilidade dos cidadãos e a competitividade do setor do transporte aéreo, bem como a mobilidade. A existência de diferenças nos preços do combustível para aviação entre aeroportos da União ou entre aeroportos da União e de países terceiros pode levar a que os operadores de aeronaves adaptem as suas estratégias de abastecimento por motivos económicos. O abastecimento em excesso aumenta o consumo de combustível das aeronaves e resulta em emissões desnecessárias de gases com efeitos de estufa. Por conseguinte, o abastecimento em excesso por operadores de aeronaves prejudica os esforços da União em matéria de proteção ambiental. Alguns operadores de aeronaves conseguem obter preços favoráveis dos combustíveis para aviação nas respetivas bases, o que constitui uma vantagem competitiva em relação a outros operadores de aeronaves que operam em rotas similares. Este facto pode ter efeitos negativos na competitividade do setor do transporte aéreo, conduzindo a distorções do mercado e prejudicando a conectividade aérea. O presente regulamento deverá estabelecer medidas para prevenir tais práticas, a fim de evitar danos ambientais desnecessários, bem como restabelecer e preservar as condições para uma concorrência leal no mercado do transporte aéreo da União.

(6) O desenvolvimento sustentável é um dos principais objetivos da política comum dos transportes. Requer uma abordagem integrada, cujo objetivo é garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes da União, tendo em conta as normas sociais e os objetivos ambientais. O desenvolvimento sustentável do transporte aéreo requer a introdução de medidas, incluindo instrumentos económicos, destinadas a reduzir as emissões de carbono das aeronaves à partida de aeroportos da União e a desenvolver um mercado de produção e fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação. Estas medidas deverão contribuir para a consecução dos objetivos climáticos da União até 2030 e 2050.

(7) A Comunicação da Comissão de 9 de dezembro de 2020, intitulada "Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro", estabelece uma linha de ação para o sistema de transportes da União alcançar a sua transformação ecológica e digital e se tornar mais resiliente. A descarbonização do setor do transporte aéreo é um processo necessário e desafiante, especialmente a curto prazo. As evoluções tecnológicas, procuradas em programas europeus e nacionais de investigação e inovação, a par de um claro compromisso da indústria da aviação, contribuíram para importantes reduções de emissões nas últimas décadas. Contudo, o crescimento mundial do tráfego aéreo ultrapassou as reduções de emissões do setor. Ainda que se preveja que as novas tecnologias, incluindo o desenvolvimento de aeronaves com emissões nulas movidas a eletricidade ou hidrogénio, ajudem a reduzir, nas próximas décadas, a dependência que a aviação de curta distância tem de energia fóssil e possam, a médio e longo prazo, desempenhar um papel importante na aviação comercial, os combustíveis sustentáveis para aviação oferecem uma solução promissora para uma descarbonização significativa de todos os tipos de voo, tanto a curto prazo como a médio e longo prazo. Contudo, atualmente este potencial está, em grande medida, desaproveitado e necessita de apoio.

(8) O princípio da prioridade à eficiência energética foi aplicado no setor do transporte aéreo. A utilização de motores mais eficientes em termos energéticos contribui para reduzir a pegada ambiental dos voos e também para uma utilização mais eficiente dos combustíveis sustentáveis para aviação em termos de recursos.

(9) Os combustíveis sustentáveis para aviação são combustíveis para aviação que incluem combustíveis líquidos, de substituição, plenamente fungíveis com combustíveis convencionais para aviação e compatíveis com motores de aeronaves existentes. Foram certificados vários modos de produção de combustíveis sustentáveis para aviação a nível mundial, para utilização na aviação civil e militar. Os combustíveis sustentáveis para aviação estão tecnologicamente preparados para contribuir para a redução das emissões do transporte aéreo já a muito curto prazo. Prevê-se que representem uma grande parte da combinação de combustíveis para aviação a médio e longo prazo. Além disso, com o apoio de normas internacionais adequadas em matéria de combustíveis e o apoio à elaboração dessas normas, os combustíveis sustentáveis para aviação poderão contribuir para reduzir o teor de aromáticos do combustível para aviação final utilizado por um operador de aeronaves, ajudando, assim, a reduzir outras emissões que não de CO_2. Outros combustíveis para aviação, como a eletricidade ou o hidrogénio, são tecnologias promissoras, prevendo-se que contribuam progressivamente para a descarbonização do transporte aéreo, a começar por voos de curta distância. O presente regulamento tem potencial para acelerar ainda mais o desenvolvimento científico e a implantação dessas tecnologias, bem como para impulsionar a respetiva inovação comercial, ao permitir que os operadores económicos ponderem estas tecnologias quando atingirem a sua maturidade e estiverem disponíveis no mercado. Tal também irá aumentar a segurança e a previsibilidade do mercado e servir como incentivo ao investimento necessário nestas novas tecnologias.

(10) A introdução gradual de combustíveis sustentáveis para aviação no mercado do transporte aéreo da União representará custos adicionais com combustíveis para as companhias aéreas, pois essas tecnologias são atualmente mais dispendiosas de produzir do que os combustíveis convencionais para aviação. Prevê-se que esta situação exacerbe problemas previamente existentes em matéria de condições de concorrência equitativas no mercado do transporte aéreo da União no que se refere aos combustíveis para aviação, bem como que provoque novas distorções entre operadores de aeronaves e entre aeroportos, também no contexto da aplicação, pela União e pelos seus Estados-Membros, do Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA) da OACI, em conformidade com a Decisão (UE) 2020/954 do Conselho[1], e do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE), estabelecido pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[2], com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho[3]. A disponibilidade de matérias-primas e a capacidade de produção de combustíveis sustentáveis para aviação são limitadas. Uma concorrência intensificada por matérias-primas escassas poderia conduzir a uma escassez de fornecimento e distorções do mercado, o que afetaria de forma negativa a competitividade do setor da aviação no seu conjunto. O presente regulamento deverá tomar medidas no sentido de prevenir que a introdução de combustíveis sustentáveis para aviação afete de forma negativa a competitividade do setor da aviação, mediante a definição de requisitos harmonizados em toda a União.

---

1 Decisão (UE) 2020/954 do Conselho, de 25 de junho de 2020, relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à notificação da participação voluntária no regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA), a partir de 1 de janeiro de 2021, e à opção selecionada para calcular os requisitos de compensação dos operadores de aeronaves durante o período 2021-2023 (JO L 212 de 3.7.2020, p. 14).

2 Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

3 Diretiva (UE) 2023/958 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global (JO L 130 de 16.5.2023, p. 115).

(11) A nível mundial, os combustíveis sustentáveis para aviação são regulamentados e definidos pela OACI, no seio da qual os países chegam a acordo em relação a requisitos pormenorizados sobre sustentabilidade, rastreabilidade e contabilização de modos de produção de combustíveis sustentáveis para aviação certificados para utilização em voos abrangidos pelo CORSIA. Embora sejam definidos incentivos no CORSIA e os combustíveis sustentáveis para aviação sejam considerados um pilar integrante do trabalho sobre a viabilidade de um objetivo mundial ambicioso a longo prazo para a aviação internacional de alcançar emissões líquidas nulas de carbono até 2050, adotado na 41.ª Assembleia da OACI em outubro de 2022, não existe atualmente um sistema obrigatório sobre a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação nos voos internacionais. Os acordos bilaterais ou multilaterais abrangentes sobre transporte aéreo entre a União ou os respetivos Estados-Membros e países terceiros incluem geralmente disposições em matéria de proteção ambiental. Contudo, por enquanto, estas disposições não impõem às partes contratantes quaisquer requisitos vinculativos sobre a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação.

(12) A fim de evitar distorções da concorrência no mercado mundial do transporte aéreo, que poderiam conduzir a uma perda de fluxos de tráfego com escala em aeroportos da União e a fugas de carbono, e de criar um mercado mundial de combustíveis sustentáveis para aviação, a União deverá assumir a liderança a nível mundial na transição para a utilização de combustíveis sustentáveis, empenhar-se em negociações internacionais para harmonizar definições e normas dos combustíveis sustentáveis para aviação e promover uma convergência internacional no respeitante às regras sobre a produção, a adoção e o abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação. A Comissão e os Estados-Membros deverão prosseguir os seus esforços realizados na OACI com vista a um quadro mundial ambicioso para a produção e a adoção de combustíveis sustentáveis para aviação. Além do mais, a Comissão deverá avaliar periodicamente se as disposições do presente regulamento têm um efeito prejudicial sobre o funcionamento do mercado do transporte aéreo da União, a competitividade do setor, as condições de concorrência equitativas a nível internacional no que respeita às transportadoras aéreas e plataformas aeroportuárias e ao possível reencaminhamento conducente à fuga de carbono, bem como, se for caso disso, as atuais soluções para conter esses efeitos prejudiciais.

(13) A nível da União, a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] estabelece regras gerais sobre energia renovável para o setor dos transportes. No passado, estes quadros regulamentares transetoriais horizontais não se revelaram eficazes para executar uma transição, no transporte aéreo, de combustíveis fósseis para combustíveis sustentáveis para aviação. A Diretiva (UE) 2018/2001 e a sua antecessora estabeleceram metas abrangentes para todos os modos de transporte serem abastecidos com combustíveis renováveis. Como a aviação é um mercado de combustíveis relativamente pequeno, para o qual é mais dispendioso produzir combustíveis renováveis em comparação com outros modos de transporte, e o mercado do transporte aéreo da União é altamente competitivo e integrado, o quadro regulamentar deverá ser complementado com medidas especificamente destinadas à aviação, para impulsionar efetivamente a implantação de combustíveis sustentáveis para aviação. Além disso, o direito nacional que transpõe a Diretiva (UE) 2018/2001 acarreta o risco de criar uma fragmentação significativa no mercado do transporte aéreo da União, em que as regras nacionais em matéria de combustíveis sustentáveis para aviação estabeleceriam metas muito diferentes. É expectável que esta situação exacerbe ainda mais os problemas a nível de condições de concorrência equitativas no transporte aéreo.

[1] Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

(14) Por conseguinte, é preciso definir regras uniformes para o mercado do transporte aéreo da União, a fim de complementar a Diretiva (UE) 2018/2001 e de atingir os seus objetivos gerais ao atender às necessidades específicas e aos requisitos decorrentes do mercado do transporte aéreo da União e promover os combustíveis sustentáveis para aviação. O presente regulamento visa, nomeadamente, evitar a fragmentação do mercado do transporte aéreo da União e prevenir possíveis distorções da concorrência entre agentes económicos ou práticas desleais de fuga aos custos no que se refere ao abastecimento de operadores de aeronaves, promovendo simultaneamente o desenvolvimento de combustíveis sustentáveis para aviação. O apoio e o financiamento específicos a nível da União e nacional bem como as parcerias públicas e privadas, podem complementar ainda mais o presente regulamento, melhorando a disponibilidade e a acessibilidade dos combustíveis sustentáveis para aviação e acelerando ainda mais a oferta e a adoção de combustíveis sustentáveis para aviação. Além disso, o presente regulamento deverá aplicar-se sem prejuízo das obrigações estabelecidas na Diretiva (UE) 2018/2001; os Estados-Membros podem reivindicar a utilização de combustíveis pertinentes abrangidos pelo presente regulamento para alcançarem os objetivos e metas estabelecidos nessa diretiva, sob reserva das condições e dentro dos limites dessa diretiva.

(15) O presente regulamento visa, em primeiro lugar, definir um quadro que restabeleça e preserve condições de concorrência equitativas no mercado do transporte aéreo da União no que se refere à utilização de combustíveis para aviação. Esse quadro deverá prevenir a existência de requisitos divergentes na União que exacerbem práticas de abastecimento que distorcem a concorrência entre operadores de aeronaves ou que colocam alguns aeroportos da União em desvantagem competitiva em relação a outros. Em segundo lugar, visa dotar o mercado do transporte aéreo da União de regras sólidas, que assegurem a possibilidade de introdução nos aeroportos da União de percentagens gradualmente crescentes de combustíveis sustentáveis para aviação, sem efeitos nocivos para a competitividade do mercado do transporte aéreo da União.

(16) É fundamental estabelecer regras harmonizadas no mercado interno, a aplicar diretamente e de modo uniforme aos agentes do mercado do transporte aéreo, por um lado, e aos agentes dos mercados de combustíveis para aviação, por outro. O quadro abrangente estabelecido pela Diretiva (UE) 2018/2001 deverá ser complementado com uma *lex specialis* a aplicar ao transporte aéreo. Deverá incluir percentagens mínimas gradualmente crescentes para o abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação. Essas percentagens mínimas deverão ser definidas criteriosamente, tendo em conta os objetivos de um mercado do transporte aéreo da União que funcione corretamente, a necessidade de descarbonizar o setor do transporte aéreo e a situação atual da indústria dos combustíveis sustentáveis para aviação.

(17) O presente regulamento deverá aplicar-se a aeronaves inseridas na aviação civil, que realizam voos de transporte aéreo comercial. Não deverá aplicar-se a aeronaves como as militares nem a voos utilizados apenas para operações humanitárias, de repatriação e regresso, voluntários ou forçados, incluindo readmissões, de busca, de resgate, de assistência em catástrofes ou com finalidades médicas, bem como para operações alfandegárias, policiais e de combate a incêndios. De facto, os voos operados nestas circunstâncias são de caráter excecional e, como tal, não podem sempre ser planeados da mesma forma que os voos de transporte aéreo comercial normais. Devido ao caráter das suas operações, poderão nem sempre estar em posição de cumprir as obrigações ao abrigo do presente regulamento, pois poderão representar um encargo desnecessário. A fim de garantir condições de concorrência equitativas no mercado do transporte aéreo da União, o presente regulamento deverá abranger a percentagem mais alargada possível de tráfego aéreo comercial operado a partir de aeroportos localizados no território da União. Simultaneamente e para salvaguardar a conectividade aérea em benefício dos cidadãos, das empresas e das regiões da União, importa evitar impor encargos desnecessários sobre as operações de transporte aéreo em aeroportos pequenos. Deverá ser definido um limiar anual de tráfego aéreo de passageiros e de mercadorias, abaixo do qual os aeroportos não serão abrangidos pelo presente regulamento; contudo, o âmbito de aplicação do presente regulamento deverá abranger, pelo menos, 95 % do total do tráfego à partida de aeroportos localizados no território da União. Pelos mesmos motivos, deverá ser definido um limiar para excluir do âmbito de aplicação operadores de aeronaves responsáveis por um número muito reduzido de partidas de aeroportos localizados no território da União.

No entanto, a fim de alcançar um nível de ambição mais elevado, os Estados-Membros deverão poder decidir que um aeroporto localizado no seu território que não atinja os limiares estabelecidos no presente regulamento ou que esteja localizado numa região ultraperiférica, na aceção do artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), está sujeito ao presente regulamento. Um aeroporto localizado no território da União que não atinja os limiares estabelecidos no presente regulamento, ou localizado numa região ultraperiférica, deverá poder solicitar às respetivas autoridades competentes que seja tratado como um aeroporto da União e esteja sujeito ao presente regulamento. Além disso, uma pessoa que opere voos de transporte aéreo comercial que não atinja os limiares estabelecidos no presente regulamento ou uma pessoa que opere voos que não sejam voos de transporte aéreo comercial utilizando combustíveis para aviação a jato deverá poder decidir ser tratada como um operador de aeronaves para efeitos do presente regulamento e, por conseguinte, ficar sujeita ao presente regulamento, ou que os seus voos de transporte aéreo não comercial sejam abrangidos pelo presente regulamento.

(18) As normas internacionais aplicáveis aos combustíveis para aviação definem os tipos de combustíveis convencionais para aviação que podem ser combinados ou misturados com combustíveis sustentáveis para aviação, o que afeta a aplicabilidade do presente regulamento no que diz respeito aos combustíveis para aviação. Além disso, a definição de combustíveis para aviação está limitada aos combustíveis de substituição e, por conseguinte, não inclui o hidrogénio nem a eletricidade utilizados para alimentar as aeronaves. Por conseguinte, as obrigações dos fornecedores de combustível para aviação, das entidades gestoras dos aeroportos da União e dos operadores de aeronaves aplicam-se aos combustíveis de substituição sempre que os combustíveis para aviação sejam referidos, a menos que estejam em causa hidrogénio ou eletricidade.

(19) É fundamental que as regiões europeias menos interligadas, como as regiões insulares e ultraperiféricas, que dependem, muitas vezes, do transporte aéreo enquanto único meio de ligação, não sejam desproporcionadamente afetadas pelas obrigações decorrentes do presente regulamento, devendo também ser assegurado o acesso dessas regiões a bens e serviços essenciais. A fim de contribuir para salvaguardar a conectividade aérea das regiões com menos opções de transporte alternativas, importa atender aos possíveis efeitos das disposições do presente regulamento relativamente à acessibilidade dos preços, à competitividade e a potenciais aumentos dos preços das rotas aéreas que estabelecem a ligação entre as regiões remotas e os outros territórios da União.

(20) Deverá ser promovido o desenvolvimento e a implantação de combustíveis sustentáveis para aviação com um potencial elevado de sustentabilidade, maturidade comercial e inovação e crescimento para suprir as necessidades futuras. Tal deverá apoiar a criação de um mercado inovador e competitivo para os combustíveis sustentáveis para aviação e assegurar um abastecimento suficiente de combustíveis sustentáveis para aviação a curto e longo prazo, de modo a contribuir para as ambições de descarbonização dos transportes da União, reforçando simultaneamente os esforços da União no sentido de um nível elevado de proteção ambiental. Os incentivos à utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica nos transportes concedidos ao abrigo de outro direito da União terão um impacto positivo na adoção desses combustíveis na aviação. É necessário um quadro de sustentabilidade único, claro e sólido, a fim de proporcionar certeza e continuidade jurídicas aos agentes das indústrias da aviação e dos combustíveis quanto à elegibilidade de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo do presente regulamento. Para o efeito, deverão ser elegíveis todos os biocombustíveis para aviação que cumpram os critérios de sustentabilidade e de emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida previstos na Diretiva (UE) 2018/2001 e que estejam certificados nos termos da mesma diretiva, com exceção dos biocombustíveis produzidos a partir de "culturas alimentares para consumo humano ou animal" e de determinadas matérias-primas enumeradas no artigo 4.º, n.º 5, do presente regulamento, dos combustíveis sintéticos para aviação e dos combustíveis de carbono reciclado para aviação que cumpram o limiar de redução das emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida referido na mesma diretiva. A este respeito, a fim de assegurar a coerência com outras políticas conexas da União, a elegibilidade dos biocombustíveis para aviação, dos combustíveis sintéticos para aviação e dos combustíveis de carbono reciclado deverá basear-se nos critérios de sustentabilidade e nos limiares estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001.

Em especial, os combustíveis sustentáveis para aviação produzidos a partir de matérias--primas enumeradas na parte B do anexo IX da Diretiva (UE) 2018/2001 são essenciais, pois trata-se da tecnologia com maior maturidade comercial para descarbonizar o transporte aéreo a curto prazo. A quota de energias renováveis dos combustíveis produzidos por cotransformação deverá ser elegível ao abrigo da definição de combustíveis sustentáveis para aviação, desde que seja produzida a partir das matérias-primas enumeradas na Diretiva (UE) 2018/2001, com exceção dos biocombustíveis produzidos a partir de "culturas alimentares para consumo humano e animal", na aceção dessa diretiva, e de determinadas matérias-primas enumeradas no artigo 4.º, n.º 5, do presente regulamento, e determinada de acordo com a metodologia a estabelecer por um regulamento delegado da Comissão adotado nos termos da Diretiva (UE) 2018/2001. O hidrogénio renovável para aviação e os combustíveis hipocarbónicos para aviação que alcancem, pelo menos, um nível de redução das emissões ao longo do ciclo de vida idêntica ao dos combustíveis sintéticos para aviação podem desempenhar um papel na substituição dos combustíveis convencionais para aviação e apoiar a descarbonização da aviação, pelo que deverão também ser incluídos no âmbito de aplicação do presente regulamento.

(21) Dada a utilização de matérias-primas em cosméticos e alimentos para animais, os biocombustíveis para aviação que não sejam biocombustíveis avançados na aceção da Diretiva (UE) 2018/2001 e que não sejam biocombustíveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas na parte B do anexo IX dessa diretiva, fornecidos em todos os aeroportos da União por cada fornecedor de combustível para aviação, deverão representar, no máximo, 3 % do combustível para aviação fornecido para efeitos do cumprimento das percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação a fornecer em cada aeroporto da União nos termos do presente regulamento.

(22) É essencial uma vasta reserva de matérias-primas elegíveis para maximizar o potencial de expansão da produção de combustíveis sustentáveis para aviação a custos acessíveis, garantindo simultaneamente a sua sustentabilidade. O presente regulamento exclui determinados tipos de matérias-primas, a menos que essas matérias-primas estejam incluídas no anexo IX da Diretiva (UE) 2018/2001 e preencham todas as condições aplicáveis se essas condições estiverem estabelecidas nesse anexo. Por conseguinte, a lista de matérias-primas elegíveis ao abrigo do presente regulamento não deverá ser estática, mas sim evoluir ao longo do tempo para incluir novas matérias-primas sustentáveis em conformidade com essa diretiva. As alterações à lista de matérias-primas constante do anexo IX da referida diretiva, que preenchem as condições pertinentes desse anexo, deverão ser diretamente refletidas na lista de combustíveis elegíveis ao abrigo do presente regulamento para a produção de combustíveis sustentáveis para aviação.

(23) Por motivos de sustentabilidade, não deverão ser elegíveis os biocombustíveis para aviação a partir de alimentos para consumo humano e animal, incluindo os biocombustíveis com elevado risco de alteração indireta do uso do solo. Nomeadamente, a alteração indireta do uso do solo ocorre quando o cultivo de culturas para biocombustíveis substitui a produção tradicional de culturas de alimentos para consumo humano e animal. Esta procura suplementar faz aumentar a pressão sobre os solos e pode provocar a extensão dos terrenos agrícolas para superfícies com elevado teor de carbono, como as florestas, zonas húmidas e turfeiras, com o consequente aumento das emissões de gases com efeito de estufa e das preocupações em matéria de perda de biodiversidade. Estudos mostram que a escala do efeito depende de uma variedade de fatores, incluindo o tipo de matéria-prima utilizada para a produção do combustível, o nível de procura adicional de matéria-prima desencadeada pela utilização de biocombustíveis e a medida em que os solos com elevado teor de carbono são protegidos em todo o mundo. Os riscos mais elevados de alteração indireta do uso do solo foram identificados nos biocombustíveis produzidos a partir de matéria-prima em relação à qual se observa uma expansão significativa da superfície de produção para solos com elevado teor de carbono. Por conseguinte, não deverão ser promovidos os combustíveis a partir de alimentos para consumo humano e animal. Esta abordagem está em consonância com a política da União e, em especial, com a Diretiva (UE) 2018/2001, que limita e estabelece um máximo para a utilização desses biocombustíveis nos transportes rodoviários e ferroviários, tendo em conta os seus menores benefícios ambientais, menor desempenho em termos de potencial de redução das emissões de gases com efeito de estufa e maiores preocupações em matéria de sustentabilidade. Além das emissões de gases com efeito de estufa ligadas à alteração indireta do uso do solo, que é capaz de anular algumas ou todas as poupanças de emissões de gases com efeito de estufa de biocombustíveis individuais, a alteração indireta do uso do solo também apresenta riscos para a biodiversidade.

Esses riscos são particularmente importantes no contexto de uma expansão potencialmente significativa da produção, determinada por um aumento significativo da procura. O setor do transporte aéreo tem atualmente níveis insignificantes de procura de biocombustíveis a partir de alimentos para consumo humano e animal, uma vez que mais de 99 % dos combustíveis para aviação atualmente utilizados são de origem fóssil. Por conseguinte, importa evitar a criação de uma procura potencialmente elevada de biocombustíveis a partir de alimentos para consumo humano e animal mediante a promoção da sua utilização nos termos do presente regulamento. A não elegibilidade de biocombustíveis a partir de alimentos ao abrigo do presente regulamento também minimiza qualquer risco de abrandamento da descarbonização do transporte rodoviário, que poderia resultar da transição dos biocombustíveis a partir de alimentos do setor rodoviário para o da aviação. É fundamental minimizar essa transição, pois o transporte rodoviário continua a ser, de longe, o setor mais poluente dos transportes.

(24) Para o bom funcionamento do presente regulamento, é primordial dispor de informações exatas e corretas sobre as características dos combustíveis sustentáveis para aviação. A fim de promover a confiança dos consumidores e de assegurar a transparência e a rastreabilidade, os fornecedores de combustível para aviação deverão ser responsáveis por facultar informações corretas sobre as características do combustível sustentável para aviação fornecido, as suas características de sustentabilidade e a origem das matérias-primas utilizadas na produção de combustíveis sustentáveis para aviação. Essas informações deverão ser comunicadas na base de dados da União criada nos termos da Diretiva (UE) 2018/2001. Os fornecedores de combustível para aviação que comprovadamente tenham facultado informações enganosas ou inexatas sobre as características ou a origem dos combustíveis sustentáveis para aviação que fornecem deverão ser sujeitos a sanções. Os Estados-Membros deverão assegurar que os fornecedores de combustível para aviação introduzem informações atempadas e exatas na base de dados da União e que essas informações são verificadas e auditadas. A fim de combater possíveis fraudes, nomeadamente no que diz respeito às matérias-primas necessárias para a produção de combustíveis sustentáveis para aviação importados de fora da União, é necessário que os Estados-Membros, em cooperação com os organismos da União competentes, reforcem os mecanismos de controlo para as transferências, nomeadamente auditorias no local, em conformidade com as regras da União pertinentes. A este respeito, a Comissão estabelecerá regras de execução relativas à certificação da sustentabilidade, em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001, com vista a reforçar e aprofundar a harmonização das regras em matéria de fiabilidade, transparência e auditoria independente, bem como de cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros na supervisão das auditorias.

(25) O presente regulamento deverá procurar assegurar que os operadores de aeronaves podem competir com base na igualdade de oportunidades no que se refere ao acesso a combustíveis sustentáveis para aviação. Para evitar distorções do mercado do transporte aéreo da União, todos os aeroportos da União deverão ser abastecidos com percentagens mínimas uniformes de combustíveis sustentáveis para aviação. Tendo em conta que o mercado é livre de abastecer e utilizar maiores quantidades de combustível sustentável, o presente regulamento deverá assegurar que as percentagens mínimas obrigatórias de combustíveis sustentáveis para aviação são idênticas em todos os aeroportos da União. Por forma a assegurar a clareza e a segurança jurídica e, ao fazê-lo, a incentivar o desenvolvimento do mercado e a implantação das tecnologias de combustível para aviação mais sustentáveis e inovadoras com potencial de crescimento para suprirem as necessidades futuras, o presente regulamento deverá estabelecer percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo combustíveis sintéticos para aviação, gradualmente crescentes ao longo do tempo. É necessário estabelecer quotas mínimas específicas para os combustíveis sintéticos para aviação como parte das quotas mínimas dos combustíveis sustentáveis para aviação, tendo em conta o potencial significativo de descarbonização desses combustíveis para aviação, bem como os respetivos custos de produção estimados. Quando produzidos a partir de eletricidade renovável e de carbono capturado diretamente na atmosfera, os combustíveis sintéticos para aviação podem atingir até 100 % de poupanças de emissões em comparação com o combustível convencional para aviação. Possuem igualmente vantagens significativas face a outros tipos de combustíveis sustentáveis para aviação no que se refere à eficiência de recursos (nomeadamente em termos de necessidades de água) do processo de produção. Contudo, os custos de produção dos combustíveis sintéticos para aviação estimam-se atualmente em três a seis vezes superiores ao preço de mercado do combustível convencional para aviação. Por conseguinte, o presente regulamento deverá estabelecer quotas mínimas específicas para esta tecnologia.

(26) Ao mesmo tempo que asseguram a consecução desses requisitos harmonizados da União em matéria de fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação, os Estados-Membros poderão prosseguir políticas de apoio e iniciativas, com o intuito de aumentar o nível de produção e de adoção de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo combustíveis sintéticos para aviação. Essas políticas e iniciativas deverão ser transparentes, não discriminatórias e proporcionadas e ter uma natureza geral aberta a todas as empresas. O presente regulamento não deverá impedir os Estados-Membros de aplicarem medidas específicas fora do seu âmbito de aplicação destinadas a facilitar a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação ou a descarbonizar o setor do transporte aéreo.

(27) A falta de metodologia, critérios e indicadores comuns devidamente certificados, comunicados e monitorizados permite que os operadores de aeronaves reivindiquem níveis de desempenho em matéria de emissões dos seus voos que não possam ser comparados entre si. Os passageiros devem poder confiar nas informações dos operadores de aeronaves sobre a sustentabilidade dos combustíveis para aviação que os operadores de aeronaves utilizam e a sustentabilidade dos seus voos, a fim de fazerem escolhas informadas quando comparam diferentes opções de voo, tanto para voos diretos como indiretos, oferecidas pelos operadores de aeronaves. Para que os consumidores possam fazer uma escolha informada, necessitam de informações mais sólidas, fiáveis, independentes e harmonizadas sobre o impacto dos voos no ambiente. Por conseguinte, é necessário estabelecer os critérios e indicadores utilizados para comunicar o nível de desempenho em termos de emissões dos seus voos ao abrigo de um rótulo ambiental comum voluntário ("rótulo"). Deverá ser possível atualizá-los facilmente para acompanhar a evolução tecnológica e as normas internacionais e europeias. Uma vez que alguns dos dados necessários para calcular o nível e a qualidade dos combustíveis sustentáveis para aviação utilizados e outros critérios para medir o desempenho de um voo em termos de sustentabilidade podem ser comercialmente sensíveis, é igualmente necessário que um organismo independente centralize as comunicações dos operadores de aeronaves, monitorize os seus dados, certifique a sua exatidão e emita um rótulo ao nível adequado. Tendo em conta a natureza dinâmica dos dados fornecidos pelos operadores de aeronaves, o rótulo deverá ser sujeito a controlo e validação periódicos, por exemplo no final de cada estação IATA. Sempre que necessário, esses dados basear-se-ão em estimativas como o fator de carga médio para um determinado voo, rota e época. Tendo em conta que a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação ("Agência") tem obrigações de monitorização e comunicação de informações nos termos do presente regulamento, é conveniente que a Agência seja o organismo da União responsável pela implementação do rótulo. Por conseguinte, é conveniente estabelecer as condições para a emissão do rótulo, com vista a medir o desempenho ambiental da aviação e, a fim de assegurar o cumprimento dessas condições, exigir que a Agência as reexamine periodicamente.

(28) Com a introdução e a intensificação de combustíveis sustentáveis para aviação nos aeroportos da União, as práticas de abastecimento em excesso poderão ser exacerbadas em resultado de aumentos dos custos do combustível para aviação. As práticas de abastecimento em excesso são insustentáveis e deverão ser evitadas, pois prejudicam os esforços envidados pela União para reduzir o impacto ambiental dos transportes. Seriam contrárias aos objetivos de descarbonização da aviação, pois o maior peso das aeronaves aumentaria o consumo de combustível e as emissões conexas num determinado voo. As práticas de abastecimento em excesso comprometem ainda a existência de condições de concorrência equitativas na União entre operadores de aeronaves e entre aeroportos. Por conseguinte, o presente regulamento deverá exigir que os operadores de aeronaves abasteçam antes da partida de um determinado aeroporto da União. A quantidade de combustível abastecida antes da partida de um determinado aeroporto da União deverá ser proporcional à quantidade de combustível necessária para operar os voos com partida desse aeroporto. Esta exigência garante que são aplicadas condições iguais a operadores da União ou estrangeiros em toda a União, assegurando simultaneamente um nível elevado de proteção ambiental. Uma vez que o regulamento não define percentagens máximas de combustíveis sustentáveis para aviação em todos os combustíveis para aviação, os operadores de aeronaves e os fornecedores de combustível para aviação podem prosseguir políticas ambientais mais ambiciosas, com um abastecimento e fornecimento superiores de combustíveis sustentáveis para aviação na sua rede global de operações, evitando simultaneamente o abastecimento em excesso. No entanto, o presente regulamento deverá igualmente ter em conta que, por vezes, o abastecimento em excesso é efetuado para dar cumprimento às regras de segurança em matéria de combustível em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão[1] e que, nestes casos, se justifica por razões de segurança,

---

[1] Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

como, por exemplo, casos de escassez de combustível ou de contaminação de combustível no aeroporto de destino, confirmados por um aviso à navegação aérea ou um aviso às missões aéreas (NOTAM). Além disso, o abastecimento em excesso pode ser uma consequência de dificuldades operacionais específicas enfrentadas por certos operadores de aeronaves em certos aeroportos, incluindo tempos de reaprontamento desproporcionadamente mais longos para as aeronaves ou uma redução da capacidade dos aeroportos nas horas de ponta. Por conseguinte, a Comissão e a Agência deverão acompanhar, avaliar e analisar atentamente os casos comunicados de abastecimento de combustível em excesso e as suas razões subjacentes e, se necessário, apresentar propostas legislativas para alterar o presente regulamento. Tal não prejudica o poder das autoridades da concorrência da Comissão e dos Estados-Membros, ao abrigo dos artigos 101.º e 102.º do TFUE, de investigar e sancionar os comportamentos anticoncorrenciais dos intervenientes no mercado, a fim de proteger o bom funcionamento do mercado dos combustíveis sustentáveis para aviação, em especial quando as informações contidas na base de dados da União e outros dados comunicados às autoridades competentes revelem práticas anticoncorrenciais.

(29) No entanto, o presente regulamento deverá prever a possibilidade de isentar os operadores de aeronaves, durante um período limitado, da obrigação de abastecer antes da partida em rotas específicas com partida de aeroportos da União, caso esses operadores de aeronaves consigam demonstrar a existência de dificuldades operacionais graves e recorrentes no abastecimento de aeronaves num dado aeroporto da União que os impeçam de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável, o que poderá ter impacto na conectividade, sobretudo das regiões periféricas, ou dificuldades estruturais de abastecimento de combustível que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis em comparação com os preços aplicados, em média, a tipos de combustíveis semelhantes noutros aeroportos da União. Os preços significativamente mais elevados no aeroporto da União em causa não deverão resultar, principalmente, da utilização mais elevada de combustíveis sustentáveis para aviação nesse aeroporto da União.

(30) O reforço da utilização de combustíveis sustentáveis para aviação, que apresentam, por norma, um menor teor de aromáticos e de enxofre, contribuirá para reduzir os efeitos climáticos não ligados ao CO_2. Uma redução adicional do teor de aromáticos e de enxofre nos combustíveis para aviação poderia diminuir a formação de rastos de condensação e de cirros, melhorar a qualidade do ar nos aeroportos e nas suas imediações e aumentar a qualidade do combustível em benefício das companhias aéreas, tanto através de uma densidade energética mais elevada como de custos de manutenção mais baixos devido a menores níveis de fuligem. Além disso, deverão ser tidas em conta as interdependências entre as emissões de CO_2 e as emissões que não de CO_2. Contudo, é necessário que a redução do teor de aromáticos nos combustíveis para aviação seja efetuada no respeito das regras de segurança internacionais em matéria de combustível e preservando condições de concorrência equitativas a nível internacional. Por conseguinte, os fornecedores de combustível para aviação deverão comunicar à Agência e às autoridades competentes pertinentes o teor de aromáticos, naftalenos e enxofre dos combustíveis para aviação fornecidos. Ao comunicarem essas informações, os fornecedores de combustível para aviação poderão, para cumprir os requisitos das normas internacionais de qualidade dos combustíveis, basear-se nos certificados pertinentes sobre a qualidade do combustível produzido apresentados pelos produtores e misturadores de combustíveis.

(31) Para além dos seus efeitos nas alterações climáticas, os combustíveis convencionais para aviação têm igualmente um impacto negativo na qualidade do ar. O aumento da utilização de combustíveis sustentáveis para aviação pode desempenhar um papel na melhoria da qualidade do ar.

(32) Importa assegurar que as entidades gestoras dos aeroportos da União abrangidas pelo presente regulamento tomem as medidas necessárias para facilitar o acesso dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham combustíveis sustentáveis para aviação, de um modo que não constitua um obstáculo à adoção de combustíveis sustentáveis para aviação. Se necessário, as autoridades competentes do Estado-Membro em que o aeroporto da União está localizado deverão poder exigir que a entidade gestora de um aeroporto da União forneça as informações necessárias sobre o cumprimento do presente regulamento para a distribuição e abastecimento sem problemas dos operadores de aeronaves com combustíveis sustentáveis para aviação. O papel das autoridades competentes deverá permitir às entidades gestoras de um aeroporto e aos operadores de aeronaves da União terem um ponto de contacto comum, caso sejam necessárias clarificações técnicas sobre a disponibilidade de infraestruturas de combustível para aviação. Quando as aeronaves movidas a eletricidade ou a hidrogénio atingirem a sua maturidade e estiverem disponíveis no mercado e quando se justificar, será necessário que as entidades gestoras dos aeroportos da União, os fornecedores de combustível para aviação e os prestadores de serviços de assistência de combustível abrangidos pelo presente regulamento tomem todas as medidas necessárias para cooperar e facilitar o acesso das aeronaves à infraestrutura adequada para o carregamento elétrico e o abastecimento de hidrogénio, em conformidade com o respetivo quadro de ação nacional para a infraestrutura para combustíveis alternativos.

(33) Muitos aeroportos da União são abastecidos com combustível para aviação principalmente através de oleodutos de refinarias ou estações de mistura de combustíveis sustentáveis para aviação. Por conseguinte, é essencial que as partes responsáveis por esses oleodutos cooperem e tomem todas as medidas necessárias para possibilitar o acesso contínuo e ininterrupto dos fornecedores de combustível para aviação às infraestruturas de combustíveis para a aviação civil, a fim de fornecer tanto combustíveis convencionais para aviação como combustíveis para aviação com percentagens de combustíveis sustentáveis para aviação.

(34) Os operadores de aeronaves deverão estar obrigados a comunicar anualmente à(s) respetiva(s) autoridade(s) competente(s) e à Agência as suas aquisições de combustíveis sustentáveis para aviação, bem como as suas características. Para cada aquisição e tipo de combustíveis sustentáveis para aviação, deverão ser fornecidas informações sobre as características e a origem das matérias-primas, o processo de conversão e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida.

(35) Os operadores de aeronaves deverão também estar obrigados a comunicar anualmente o combustível para aviação efetivamente abastecido por aeroporto da União, incluindo o seu cumprimento das regras de segurança do combustível aplicáveis, de modo a comprovar que não foi realizado qualquer abastecimento em excesso injustificado. As comunicações deverão ser verificadas por verificadores independentes e transmitidas à(s) autoridade(s) competente(s) e à Agência para efeitos de acompanhamento e avaliação da conformidade. Os verificadores independentes deverão determinar a exatidão do combustível para aviação necessário anualmente comunicado pelos operadores de aeronaves, utilizando um instrumento aprovado pela Comissão.

(36) Sem prejuízo dos dados registados pelos fornecedores de combustível para aviação em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001 e o Regulamento de Execução (UE) 2022/996 da Comissão[1], os fornecedores de combustível para aviação deverão estar obrigados a comunicar anualmente, na base de dados da União a que se refere o essa diretiva, o seu abastecimento de combustível para aviação, incluindo combustíveis sustentáveis para aviação e as suas características. Deverão ser disponibilizadas informações sobre as características a origem das matérias-primas, o processo de conversão e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida dos combustíveis sustentáveis para aviação fornecidos. As informações sobre as características dos combustíveis sustentáveis para aviação incluem o tipo de produto e de matérias-primas utilizadas e outras características de sustentabilidade necessárias para demonstrar a conformidade dos combustíveis sustentáveis para aviação com os critérios de sustentabilidade previstos na Diretiva (UE) 2018/2001.

(37) Os Estados-Membros deverão designar uma autoridade ou autoridades competentes como responsável por velar pela aplicação do presente regulamento pelos operadores de aeronaves, entidades gestoras dos aeroportos da União e fornecedores de combustível para aviação. O presente regulamento deverá definir as regras para determinar que operadores de aeronaves, entidades gestoras dos aeroportos da União e fornecedores de combustível para aviação são atribuídos às autoridades competentes. A Agência deverá ainda enviar às autoridades competentes dados agregados relativos aos operadores de aeronaves e aos fornecedores de combustível para aviação pelos quais estas autoridades são competentes. Na medida do possível, o nível de agregação deverá permitir às autoridades competentes comparar esses dados agregados com outras fontes de dados.

---

[1] Regulamento de Execução (UE) 2022/996 da Comissão, de 14 de junho de 2022, que estabelece regras de verificação dos critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de gases com efeito de estufa e dos critérios de baixo risco de alteração indireta do uso do solo (JO L 168 de 27.6.2022, p. 1).

(38) A Agência deverá publicar anualmente um relatório técnico e enviá-lo ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Tal é necessário para dar uma ideia clara da aplicação do presente regulamento, da compra e do fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação na União e nos países terceiros pertinentes, do estado do mercado, incluindo informações sobre a evolução da diferença de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis fósseis, bem como da composição dos combustíveis para aviação.

(39) Sem procedimentos adicionais, não é possível determinar com exatidão se os operadores de aeronaves abasteceram fisicamente percentagens de combustíveis sustentáveis para aviação nos seus depósitos em aeroportos específicos da União. Por conseguinte, os operadores de aeronaves deverão poder comunicar a respetiva utilização de combustíveis sustentáveis para aviação com base nos registos de compra. Além disso, deverão ter direito a receber do fornecedor de combustível para aviação as informações necessárias para comunicar a compra de combustíveis sustentáveis para aviação. O objetivo da utilização do método de balanço de massa referido na Diretiva (UE) 2018/2001 é assegurar a rastreabilidade dos combustíveis para aviação, e os fornecedores de combustível para aviação podem demonstrar o cumprimento do disposto no presente regulamento utilizando esse método de balanço de massa, inclusive quando esse método é partilhado entre dois ou mais Estados-Membros.

(40) A introdução na União de uma obrigação de utilização de combustíveis sustentáveis para aviação pode comportar uma desvantagem concorrencial indevida para as companhias aéreas da União que efetuam voos diretos de longo curso a partir de um aeroporto da União em comparação com as suas concorrentes que asseguram as ligações através de uma plataforma aeroportuária não abrangida pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e sem políticas equivalentes de combustíveis sustentáveis para aviação. A fim de promover em maior medida a adoção dos combustíveis sustentáveis para aviação na União, que se prevê terem, num futuro próximo, preços substancialmente diferentes em comparação com os combustíveis convencionais para aviação, os operadores de aeronaves deverão poder reivindicar licenças de emissão para o abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação em conformidade com o CELE.

(41) A fim de promover a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação, que se prevê terem preços substancialmente diferentes em comparação com os combustíveis convencionais para aviação, é fundamental que os operadores de aeronaves possam reivindicar a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo de sistemas de redução de gases com efeito de estufa, tais como o CELE ou o CORSIA, ao seu critério, sem dupla reivindicação da redução das emissões. Os operadores de aeronaves não deverão reivindicar benefícios pela utilização de um lote de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo de mais do que um sistema de redução de gases com efeito de estufa. Deverá ser solicitado aos fornecedores de combustível para aviação que disponibilizem, a título gratuito, aos operadores de aeronaves quaisquer informações relativas às propriedades do combustível sustentável para aviação vendido a esse operador de aeronaves e que sejam pertinentes para efeitos de comunicação deste ao abrigo do presente regulamento ou de sistemas de gases com efeito de estufa.

(42) Por forma a assegurar condições de concorrência equitativas no mercado interno da aviação e a adesão às ambições climáticas da União, o presente regulamento deverá introduzir sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas aos fornecedores de combustível para aviação e aos operadores de aeronaves em caso de não conformidade. O nível das sanções tem de ser proporcional aos danos ambientais e aos danos criados nas condições de concorrência equitativas do mercado interno decorrentes da não conformidade. Quando impuserem coimas e outras sanções, as autoridades deverão ter em conta a evolução do preço do combustível para aviação e do combustível sustentável para aviação no ano de informação e podem igualmente ter em conta o grau de não conformidade, como, por exemplo, em caso de reincidência de uma violação.

(43) A transição de combustíveis fósseis para combustíveis sustentáveis para aviação desempenhará um papel considerável na facilitação da descarbonização. No entanto, tendo em conta o atual subdesenvolvimento do mercado da União para os combustíveis sustentáveis para aviação, o elevado nível de concorrência entre os operadores de aeronaves e o diferencial de preços significativo entre os combustíveis convencionais para aviação e os combustíveis sustentáveis para aviação, esta transição deverá ser apoiada através de incentivos que reflitam os benefícios ambientais dos combustíveis sustentáveis para aviação e que tornem estes últimos mais competitivos para os operadores de aeronaves. Contribuiria para a consecução desse objetivo a utilização das receitas geradas pelas coimas, ou o valor financeiro equivalente a essas receitas, a fim de apoiar projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, da respetiva produção ou de mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre eles e os combustíveis convencionais para aviação.

(44) As coimas aplicáveis aos fornecedores de combustível para aviação que não cumpram as quotas mínimas estabelecidas no presente regulamento deverão ser complementadas, no período de informação subsequente, com a obrigação de fornecer ao mercado as quantidades de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo combustíveis sintéticos para aviação, correspondentes à diferença para o cumprimento das percentagens mínimas estabelecidas no artigo 4.º e no anexo I. No entanto, os fornecedores de combustível para aviação deverão dispor de flexibilidade para cumprir as obrigações relativas ao fornecimento de combustíveis sintéticos para aviação e a correspondente obrigação de diferença num período transitório entre 2030 e 2034, quando esta obrigação entrar em vigor pela primeira vez, a fim de facilitar a transição e a consecução dos objetivos.

(45) É essencial assegurar que possam ser fornecidas com êxito ao mercado do transporte aéreo percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação, sem que ocorra uma escassez da oferta. Para o efeito, deverá ser concebido e aplicado um mecanismo de flexibilidade, a fim de permitir que a indústria dos combustíveis sustentáveis para aviação disponha de um prazo de 10 anos para desenvolver a capacidade de produção e fornecimento em conformidade e que os fornecedores de combustível para aviação cumpram as suas obrigações da forma mais eficaz em termos de custos, sem reduzir as ambições ambientais gerais do presente regulamento, bem como a fim de permitir que as entidades gestoras dos aeroportos, os fornecedores de combustível para aviação e os operadores de aeronaves da União efetuem os investimentos tecnológicos e logísticos necessários. O fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação deverá ter início em 2025, com a flexibilidade prevista no mecanismo de flexibilidade. Durante a aplicação do mecanismo de flexibilidade, os fornecedores de combustível para aviação podem fornecer combustível para aviação com percentagens mais elevadas de combustíveis sustentáveis para aviação em determinados aeroportos, a fim de compensar os combustíveis para aviação com percentagens mais baixas de combustíveis sustentáveis para aviação noutros aeroportos ou a menor disponibilidade de combustível convencional para aviação noutros aeroportos. Da mesma forma, de modo a proporcionar segurança jurídica e previsibilidade ao mercado, bem como a fomentar investimentos de forma duradoura no sentido da capacidade de produção de combustíveis sustentáveis para aviação, o presente regulamento deverá permanecer estável ao longo do tempo.

(46) O êxito da transição para uma aviação sustentável requer uma abordagem abrangente e um ambiente adequado e propiciador da inovação, envolvendo tanto o investimento público como o investimento privado na investigação e desenvolvimento e no apoio à reconversão, requalificação e melhoria das competências dos trabalhadores, bem como medidas tecnológicas e operacionais e na implantação de combustíveis sustentáveis para aviação e de tecnologias com emissões nulas, incluindo as infraestruturas necessárias para o abastecimento e o carregamento nos aeroportos da União, tendo em conta o princípio da prioridade à eficiência energética. Para o efeito, as receitas geradas pelas coimas ao abrigo do presente regulamento deverão ser afetadas a projetos relacionados com os combustíveis sustentáveis para aviação. Além disso, a criação de uma aliança industrial europeia através da colaboração voluntária das partes interessadas na cadeia de valor visa continuar a promover o fornecimento e a adoção de combustíveis sustentáveis para aviação na Europa.

(47) A investigação e a inovação desempenharam um papel substancial no desenvolvimento de combustíveis sustentáveis para aviação e sintéticos e no reforço da capacidade de produção. O desenvolvimento e a produção de combustíveis sustentáveis para aviação deverão aumentar exponencialmente nos próximos anos. Por conseguinte, importa prosseguir estes esforços e facilitar o investimento em combustíveis sustentáveis para aviação. O investimento em projetos de capacidade de combustíveis sustentáveis para aviação representa uma oportunidade ambiental e industrial, com efeitos colaterais em termos de criação de emprego e inovação.

(48) A fim de aumentar a eficácia ambiental das medidas da União e facilitar a capacidade dos fornecedores de combustível para aviação para cumprirem as suas obrigações de fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação e o abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação por operadores de aeronaves de uma forma eficaz em termos de custos e, por conseguinte, reforçar a competitividade do setor do transporte aéreo da União, a Comissão deverá, após consultar todas as partes interessadas pertinentes, avaliar se deverão ser tomadas novas medidas para facilitar a distribuição e utilização eficazes em termos de custos dos combustíveis sustentáveis para aviação no mercado do transporte aéreo da União, separando a aquisição de combustíveis sustentáveis para aviação da sua entrega física e utilização. Tal poderá ser feito, nomeadamente, avaliando a viabilidade da criação de um sistema de certificados transacionáveis de fornecimento e aquisição de combustíveis sustentáveis para aviação, com elementos de um sistema de "reserva e reivindicação" (*book and claim*), garantindo simultaneamente condições de concorrência equitativas e um elevado nível de integridade ambiental, assegurando a coerência com outro direito da União, incluindo as Diretivas 2003/87/CE e 2009/28/CE, e minimizando o risco de fraude, irregularidades ou dupla reivindicação. Na sua análise, a Comissão deverá ter em conta todas as tendências e iniciativas mundiais pertinentes, bem como o potencial impacto que esse sistema poderá ter no funcionamento do mercado, nomeadamente no que diz respeito a qualquer volatilidade do mercado, evolução dos preços ou comportamento negocial dos participantes no mercado.

(49) O presente regulamento deverá incluir disposições relativas a comunicações periódicas ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a evolução dos mercados da aviação e dos combustíveis, a aplicação do presente regulamento e o seu impacto no mercado do transporte aéreo da União, a conectividade das ilhas e dos territórios remotos, a competitividade das transportadoras aéreas e das plataformas aeroportuárias da União em comparação com os seus concorrentes nos países vizinhos e sobre a eficácia das principais características do presente regulamento, designadamente as percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação, o nível das coimas ou a evolução das políticas em matéria de adesão, a nível internacional, aos combustíveis sustentáveis para aviação. Estes elementos são fundamentais para apresentar um ponto da situação claro do mercado dos combustíveis sustentáveis para aviação e deverão ser tidos em consideração quando for ponderada uma revisão do presente regulamento. Os relatórios da Comissão deverão também referir a interação do presente regulamento com outros atos legislativos pertinentes, identificando as disposições que podem ser atualizadas e simplificadas, bem como as ações e medidas que tenham sido ou possam ser tomadas para reduzir a pressão sobre os custos totais no setor do transporte aéreo. Nessas comunicações, a Comissão deverá ponderar opções para alterações, se for caso disso, nomeadamente mecanismos de apoio à produção e ao abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação e mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação, a fim de limitar o impacto negativo do presente regulamento na conectividade aérea e na concorrência, bem como de atenuar as fugas de carbono.

(50) O requisito estabelecido no presente regulamento de assegurar a disponibilização de percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação em todos os aeroportos da União poderá incentivar os operadores de aeronaves que operam voos de ligação com partida de aeroportos da União e destino final fora da União a transitar por aeroportos de escala de países terceiros que não estejam sujeitos a esse requisito, em vez de o fazerem por plataformas aeroportuárias da União. Esta situação poderá conduzir a distorções da concorrência em detrimento dos aeroportos da União e dos operadores que os utilizam, bem como a um risco de fuga de carbono. Na ausência de um regime obrigatório, a nível da OACI, para a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação em voos internacionais ou de acordos bilaterais ou multilaterais abrangentes sobre transporte aéreo entre a União e/ou os seus Estados-Membros e países terceiros com um nível de ambição semelhante ao dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e dos objetivos do Acordo de Paris[1], adotado ao abrigo da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, ou de mecanismos desenvolvidos a nível internacional para prevenir o risco de fuga de carbono e de distorção da concorrência, a Comissão deverá, nomeadamente, ponderar o desenvolvimento de mecanismos específicos destinados a prevenir esses efeitos.

[1] JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

(51) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às isenções da obrigação de abastecer antes da partida que possam ser concedidas a operadores de aeronaves e ao estabelecimento das disposições pormenorizadas e normas técnicas para o funcionamento do sistema de rotulagem. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[1].

(52) A transição para combustíveis sustentáveis para aviação terá também como efeito secundário a redução da dependência em relação às importações de combustíveis fósseis de países terceiros, aumentando assim a segurança energética da União. A atual situação política internacional apenas reforça a necessidade desta evolução.

(53) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a manutenção de condições de concorrência equitativas no mercado do transporte aéreo da União, aumentando simultaneamente a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados Membros devido ao caráter transfronteiriço da aviação, mas pode, devido às características do mercado e dos efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

---

[1] Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece regras harmonizadas sobre a utilização e o fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e às respetivas entidades gestoras dos aeroportos da União, e aos fornecedores de combustível para aviação.

   Sem prejuízo do disposto no n.º 3, o presente regulamento aplica-se apenas a voos de transporte aéreo comercial.

2. Os Estados-Membros podem decidir, após consultar a entidade gestora do aeroporto, que um aeroporto não abrangido pelo artigo 3.º, ponto 1, situado no seu território seja tratado como um aeroporto da União para efeitos do presente regulamento, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1, à data da decisão do Estado-Membro.

Uma entidade gestora de um aeroporto não abrangido pelo artigo 3.º, ponto 1, situado no território de um Estado-Membro, pode apresentar um pedido de que esse aeroporto seja tratado como um aeroporto da União para efeitos do presente regulamento, desde que cumpra os requisitos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1, à data da apresentação do pedido. Esta entidade gestora do aeroporto notifica desse pedido o Estado-Membro cuja autoridade ou autoridades sejam responsáveis pelo aeroporto nos termos do artigo 11.º, n.º 6. A notificação é acompanhada de uma confirmação de que o aeroporto cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1.

O Estado-Membro em causa notifica da decisão referida no primeiro parágrafo do presente número a Comissão e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação ("Agência") pelo menos seis meses antes do início do período de informação a partir do qual essa decisão é aplicável. A decisão do Estado-Membro é acompanhada de um parecer fundamentado que demonstre que a mesma se baseia em critérios proporcionados e não discriminatórios em relação a aeroportos com características concorrenciais semelhantes.

3. Uma pessoa que opere voos de transporte aéreo comercial não abrangida pelo artigo 3.º, ponto 3, pode decidir ser tratada como um operador de aeronaves para efeitos do presente regulamento. Uma pessoa que opere voos que não sejam voos de transporte aéreo comercial na aceção do artigo 3.º, ponto 4, pode decidir ser tratada como um operador de aeronaves para efeitos do presente regulamento. Uma pessoa abrangida pelo artigo 3.º, ponto 3, pode decidir que os seus voos de transporte aéreo não comercial sejam igualmente abrangidos pelo presente regulamento. Essa pessoa notifica da sua decisão o Estado-Membro cuja autoridade ou autoridades competentes sejam responsáveis por esse operador de aeronaves nos termos do artigo 11.º, n.º 5. O Estado-Membro em causa notifica da decisão a Comissão e a Agência pelo menos seis meses antes do início do período de informação a partir do qual essa decisão é aplicável.

4. Com base nas informações recebidas nos termos dos n.ºs 2 e 3, a Comissão fornece uma lista atualizada e consolidada dos aeroportos e dos operadores de aeronaves da União em causa. Esta lista deve ser facilmente acessível.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) "Aeroporto da União", um "aeroporto" na aceção do artigo 2.º, ponto 1, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[1], com um tráfego de passageiros superior a 800 000 pessoas ou com um tráfego de mercadorias superior a 100 000 toneladas no período de informação anterior, e que não esteja situado numa região ultraperiférica, conforme enumeradas no artigo 349.º do TFUE;

2) "Entidade gestora de um aeroporto da União", relativamente a um aeroporto da União, a "entidade gestora aeroportuária" na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva 2009/12/CE ou, caso o Estado-Membro em causa tenha reservado a outra entidade a gestão das infraestruturas centralizadas para os sistemas de distribuição de combustível nos termos do artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 96/67/CE do Conselho[2], essa outra entidade;

3) "Operador de aeronave", uma pessoa que tenha operado pelo menos 500 voos de transporte aéreo de passageiros, ou 52 voos de transporte aéreo comercial de carga com partida de aeroportos da União no período de informação anterior ou, caso essa pessoa não possa ser identificada, o proprietário da aeronave;

---

[1] Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

[2] Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

4) "Voo de transporte aéreo comercial", um voo operado para efeitos de transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou aluguer, incluindo voos de negócios operados para efeitos comerciais;

5) "Rota", um trajeto realizado num voo, tendo em conta os locais de partida e de destino desse voo;

6) "Combustível para aviação", o combustível de substituição produzido para utilização direta por aeronaves;

7) "Combustíveis sustentáveis para aviação", combustíveis para aviação, que são:

   a) Combustíveis sintéticos para aviação;

   b) Biocombustíveis para aviação; ou

   c) Combustíveis de carbono reciclado para aviação;

8) "Biocombustíveis para aviação", combustíveis para aviação que são:

   a) "Biocombustíveis avançados", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 34, da Diretiva (UE) 2018/2001;

   b) "Biocombustíveis", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 33, da Diretiva (UE) 2018/2001, produzidos a partir de matérias-primas enumeradas na parte B do anexo IX dessa diretiva; ou

c) "Biocombustíveis", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 33, da Diretiva (UE) 2018/2001, com exceção dos biocombustíveis produzidos a partir de "culturas alimentares para consumo humano ou animal", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 40, dessa diretiva, que cumprem os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões ao longo do ciclo de vida estabelecidos no artigo 29.º dessa diretiva e que são certificados em cumprimento do disposto no artigo 30.º dessa diretiva;

9) "Combustíveis de carbono reciclado para aviação", combustíveis para aviação que são "combustíveis de carbono reciclado", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 35, da Diretiva (UE) 2018/2001, que cumprem o limiar de redução das emissões ao longo do ciclo de vida a que se refere o artigo 29.º-A, n.º 2, dessa diretiva e que são certificados em cumprimento do disposto no artigo 30.º dessa diretiva;

10) "Lote", uma quantidade de combustíveis sustentáveis para aviação que pode ser identificada com um número e ser rastreada;

11) "Emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida", emissões de equivalente de dióxido de carbono de combustíveis sustentáveis para aviação que têm em conta as emissões de equivalente de dióxido de carbono da produção, transporte, distribuição e utilização a bordo de energia, incluindo durante a combustão, calculadas em conformidade com as metodologias adotadas nos termos do artigo 28.º, n.º 5, ou do artigo 31.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2018/2001 ou nos termos do direito da União aplicável;

12) "Combustíveis sintéticos para aviação", combustíveis para aviação que são "combustíveis renováveis de origem não biológica", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 36, da Diretiva (UE) 2018/2001, que cumprem o limiar de redução das emissões ao longo do ciclo de vida a que se refere o artigo 29.º-A, n.º 1, dessa diretiva e que são certificados em cumprimento do disposto no artigo 30.º dessa diretiva;

13) "Combustíveis sintéticos hipocarbónicos para aviação", combustíveis para aviação de origem não biológica, cujo teor energético deriva de hidrogénio hipocarbónico não fóssil, que cumprem o limiar de redução de 70 % das emissões ao longo do ciclo de vida de 70 % e as metodologias de avaliação dessas reduções de emissões ao longo do ciclo de vida nos termos do direito da União aplicável;

14) "Combustíveis convencionais para aviação", combustíveis para aviação produzidos a partir de fontes fósseis não renováveis;

15) "Hidrogénio hipocarbónico para aviação", hidrogénio para utilização em aeronaves, cujo teor energético deriva de fontes não fósseis não renováveis, que cumprem o limiar de redução de 70 % das emissões ao longo do ciclo de vida de 70 % e as metodologias de avaliação dessas reduções de emissões ao longo do ciclo de vida nos termos do direito da União aplicável;

16) "Hidrogénio renovável para aviação", hidrogénio para utilização em aeronaves que reúne as condições para ser considerado um "combustível renovável de origem não biológica", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 36, da Diretiva (UE) 2018/2001, e que cumpre o limiar de redução das emissões ao longo do ciclo de vida a que se refere o artigo 29.º-A, n.º 1, dessa diretiva e que é certificado em cumprimento do disposto no artigo 30.º da mesma diretiva;

17) "Hidrogénio para aviação", hidrogénio renovável para aviação ou hidrogénio hipocarbónico para aviação;

18) "Combustíveis hipocarbónicos para aviação", combustíveis sintéticos hipocarbónicos para aviação ou hidrogénio hipocarbónico para aviação;

19) "Fornecedor de combustível para aviação", um "fornecedor de combustível" na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 38, da Diretiva (UE) 2018/2001, que fornece combustível para aviação ou hidrogénio para aviação num aeroporto da União;

20) "Prestador de serviços de assistência de combustível", um prestador de serviços de assistência em escala que organiza e efetua abastecimentos e retomas de combustível, incluindo o seu armazenamento, o controlo da qualidade e da quantidade dos fornecimentos, para os operadores de aeronaves nos aeroportos da União, tal como referido no anexo da Diretiva 96/67/CE;

21) "Estabelecimento principal", a sede social ou a sede de um fornecedor de combustível para aviação no Estado-Membro em que tem lugar o principal controlo financeiro e operacional do fornecedor de combustível para aviação;

22) "Ano de informação", o período de um ano em que as comunicações referidas nos artigos 8.º e 10.º devem ser apresentadas, começando em 1 de janeiro e terminando em 31 de dezembro;

23) "Período de informação", o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do ano precedente ao ano de informação;

24) "Combustível para aviação necessário anualmente", a quantidade de combustível para aviação designado por "combustível de viagem" e "combustível para rolagem" no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão[1] que é necessário para operar a totalidade dos voos abrangidos pelo presente regulamento operados por um operador de aeronaves, com partida de um determinado aeroporto da União, durante um período de informação;

---

[1] Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

25) "Quantidade não abastecida anualmente", a diferença entre o combustível para aviação necessário anualmente e o combustível efetivamente abastecido por um operador de aeronaves antes de voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de um determinado aeroporto da União, durante um período de informação;

26) "Quantidade total não abastecida anualmente", a soma das quantidades não abastecidas anualmente por um operador de aeronaves em todos os aeroportos da União, durante um período de informação;

27) "Sistema de gases com efeito de estufa", um sistema de concessão de benefícios a operadores de aeronaves pela utilização de combustíveis sustentáveis para aviação.

Artigo 4.º

Percentagem de combustíveis sustentáveis para aviação disponível nos aeroportos da União

1. Sob reserva do disposto no artigo 15.º, os fornecedores de combustível para aviação asseguram que todos os combustíveis para aviação disponibilizados aos operadores de aeronaves em cada aeroporto da União contêm uma percentagem mínima de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo as percentagens mínimas de combustíveis sintéticos para aviação em conformidade com os valores e as datas de aplicação estabelecidas no anexo I. Sem prejuízo dessas percentagens mínimas, os fornecedores de combustíveis para aviação asseguram também que todos os combustíveis para aviação disponibilizados aos operadores de aeronaves em cada aeroporto da União durante os períodos compreendidos entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031 e entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034 contêm, no mínimo, as percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação, em conformidade com os valores estabelecidos no anexo I.

Esta obrigação considera-se igualmente cumprida se as percentagens mínimas mencionadas no primeiro parágrafo forem atingidas utilizando:

a) Hidrogénio renovável para aviação;

b) Combustíveis hipocarbónicos para aviação.

2. Para efeitos do cálculo das percentagens mínimas constantes do anexo I, quando o hidrogénio para aviação é disponibilizado aos operadores nos aeroportos da União:

a) Os valores relativos ao teor energético de todos os combustíveis pertinentes são os referidos no artigo 27.º, n.º 2, alíneas f) e g), e no anexo III da Diretiva (UE) 2018/2001 ou as normas internacionais de aviação aplicáveis aos combustíveis não incluídas nesse anexo; e

b) O teor energético do hidrogénio para aviação fornecido é tido em conta no numerador e no denominador.

3. Se um fornecedor de combustível para aviação utilizar a possibilidade prevista no n.º 1, segundo parágrafo, ou se um operador de aeronaves abastecer os combustíveis a que se refere esse parágrafo, as referências aos combustíveis sustentáveis para aviação constantes do artigo 3.º, pontos 10, 11 e 27, dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, do artigo 12.º, n.ºs 6 e 7, do artigo 13.º, n.º 1, alíneas a), b) e g), do artigo 14.º, do artigo 15.º, n.º 1, e do anexo II, devem ser entendidas como referências também aos combustíveis hipocarbónicos para aviação e ao hidrogénio renovável para aviação.

4. Relativamente a cada período de informação, os biocombustíveis para aviação que não sejam biocombustíveis avançados na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 34, da Diretiva (UE) 2018/2001 e que não sejam biocombustíveis para aviação produzidos a partir das matérias-primas enumeradas na parte B do anexo IX dessa diretiva, fornecidos nos aeroportos da União por cada fornecedor de combustível, representam, no máximo, 3 % dos combustíveis para aviação fornecidos para efeitos do cumprimento das percentagens mínimas referidas no n.º 1 do presente artigo e no anexo I do presente regulamento.

5. Os combustíveis sustentáveis para aviação produzidos a partir das seguintes matérias-primas são excluídos do cálculo das percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação estabelecidas no anexo I do presente regulamento: "culturas alimentares para consumo humano ou animal", na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 40, da Diretiva (UE) 2018/2001, culturas intermédias, destilado de ácidos gordos de palma e as matérias derivadas da palma e da soja, bem como pasta de sabão e seus derivados.

   Todavia, esta exclusão não se aplica às matérias-primas constantes do anexo IX da Diretiva (UE) 2018/2001, nas condições estabelecidas nesse anexo.

6. Os fornecedores de combustível para aviação podem demonstrar o cumprimento da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo recorrendo ao método de balanço de massa a que se refere o artigo 30.º da Diretiva (UE) 2018/2001.

7. Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º, n.ºs 4 e 5, caso um fornecedor de combustível para aviação não forneça as percentagens mínimas estabelecidas no anexo I durante um determinado período de informação, complementa, no mínimo, esse défice no período de informação subsequente. Excecionalmente, caso um fornecedor de combustível para aviação não forneça as médias das percentagens de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031, complementa, no mínimo, essa falha antes do final do período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034 e, caso um fornecedor de combustível para aviação não forneça as médias das percentagens de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, complementa, no mínimo, esse défice no período de informação subsequente.

Artigo 5.º

Obrigação de abastecimento pelos operadores de aeronaves

1. A quantidade anual de combustível para aviação abastecido por um determinado operador de aeronaves num determinado aeroporto da União deve corresponder a, pelo menos, 90 % do combustível para aviação necessário anualmente.

2. Um operador de aeronaves pode ficar abaixo do limiar previsto no n.º 1 do presente artigo, se tal for necessário por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível. Nesses casos, o operador de aeronaves em causa justifica devidamente à autoridade ou autoridades competentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, e à Agência a razão por que ficou abaixo desse limiar, identificando nomeadamente as rotas afetadas. Essas informações são incluídas no relatório previsto no artigo 8.º. As quantidades de combustível em causa são comunicadas separadamente, nos termos do artigo 8.º.

3. Excecionalmente, um operador de aeronaves pode, se devidamente justificado, solicitar à autoridade ou autoridades competentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, uma isenção temporária da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo aplicável aos voos de uma rota específica, existente ou nova, inferior a 850 quilómetros, ou inferior a 1200 quilómetros para as rotas que fazem ligações com aeroportos situados em ilhas que não dispõem de ligações ferroviárias ou rodoviárias, com partida de um aeroporto da União. Esta distância é medida pelo método da rota ortodrómica.

   Este pedido é efetuado pelo menos três meses antes da data prevista de aplicação da isenção, sendo sustentado por uma justificação pormenorizada e adequada. A referida isenção limita-se às seguintes situações:

   a) Dificuldades operacionais graves e recorrentes no abastecimento de aeronaves num dado aeroporto da União que impeçam os operadores de aeronaves de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável; ou

b) Dificuldades estruturais de abastecimento de combustível para aviação, decorrentes das características geográficas de um dado aeroporto da União, que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis para aviação em comparação com os preços de tipos de combustíveis para aviação semelhantes aplicados, em média, noutros aeroportos da União, devido em especial a restrições específicas de combustível para transportes ou à disponibilidade limitada de combustíveis nesse aeroporto da União, colocando o operador de aeronaves em causa numa desvantagem competitiva considerável em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes.

4. A autoridade ou autoridades competentes procedem à análise desse pedido, podendo, à luz da justificação apresentada, solicitar informações adicionais.

5. A autoridade ou autoridades competentes tomam uma decisão sobre esse pedido, sem demora injustificada, o mais tardar um mês antes da data de aplicação da isenção prevista. Se a autoridade ou autoridades competentes solicitarem informações adicionais nos termos do n.º 4, o prazo para tomarem uma decisão é suspenso até que o operador de aeronaves preste as informações completas.

A isenção concedida tem um período de validade limitado, não superior a um ano, após o qual é reexaminada a pedido do operador de aeronaves.

6. A autoridade ou autoridades competentes tomam a decisão de aceitar ou indeferir um primeiro pedido de isenção apresentado nos termos do n.º 3. A não adoção de tal decisão no prazo fixado no n.º 5 não é considerada uma decisão que autoriza a isenção solicitada. A não adoção de uma decisão relativa a um pedido de renovação de uma isenção já existente, desde que esse pedido seja sustentado por uma justificação pormenorizada e adequada, o mais tardar um mês antes da data da renovação prevista, é considerada uma decisão de autorização para continuar a aplicar a isenção solicitada.

7. O operador de aeronaves tem o direito de recorrer de uma decisão da autoridade ou autoridades competentes que indefira um pedido de isenção.

8. A autoridade ou autoridades competentes notificam a Comissão da lista das isenções autorizadas e indeferidas, apresentando a justificação da sua decisão e a avaliação na qual assenta. A Comissão publica a lista das isenções autorizadas e atualiza-a pelo menos uma vez por ano.

9. Na sequência de uma queixa por escrito apresentada por um Estado-Membro, por um operador de aeronaves, por uma entidade gestora do aeroporto da União em causa ou por um fornecedor de combustível para aviação, ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode – depois de avaliar a justificação apresentada para a isenção concedida nos termos do n.º 5 do presente artigo, à luz dos critérios estabelecidos no n.º 3 do presente artigo –, adotar atos de execução que solicitem à autoridade ou autoridades competentes que adotem uma decisão que revogue essa isenção a partir do início do período de programação de horários seguinte, na aceção do artigo 2.º, alínea d), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho[1]. Se esse período de programação de horários tiver início menos de dois meses após a publicação da decisão, a decisão que revoga a isenção aplica-se a partir do início do período de programação de horários seguinte. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

10. A fim de poder adotar os atos de execução referidos no n.º 9, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros e aos operadores de aeronaves todas as informações necessárias. Os Estados-Membros e os operadores de aeronaves facultam essas informações sem demora injustificada. Os Estados-Membros facilitam a prestação de informações pelos operadores de aeronaves.

11. Até 1 de setembro de 2024, a Comissão adota orientações sobre a aplicação das isenções referidas no presente artigo. Essas orientações incluem os elementos que um operador de aeronave deve fornecer para justificar essas isenções.

---

[1] Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

Artigo 6.º

Obrigações das entidades gestoras dos aeroportos da União de facilitar o acesso a combustíveis sustentáveis para aviação

1. As entidades gestoras dos aeroportos da União tomam todas as medidas necessárias para facilitar o acesso dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação em conformidade com o presente regulamento.

2. Caso os operadores de aeronaves comuniquem à autoridade ou autoridades competentes dificuldades no acesso a combustíveis para aviação com percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação nos termos do presente regulamento num determinado aeroporto da União, a autoridade ou autoridades competentes solicitam que a entidade gestora desse aeroporto da União preste as informações necessárias para comprovar o cumprimento do disposto no n.º 1. A entidade gestora do aeroporto da União em causa presta as informações à autoridade competente sem demora injustificada.

3. A autoridade ou autoridades competentes avaliam todas as informações recebidas nos termos do n.º 2. Se a autoridade ou autoridades competentes concluírem que a entidade gestora do aeroporto da União cumpre as obrigações que lhe incumbem por força do n.º 1, informa do facto a Comissão e a Agência. Em casos de não conformidade, a autoridade ou autoridades competentes solicitam que a autoridade gestora do aeroporto da União identifique e tome as medidas necessárias para resolver a falta de acesso adequado dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação, sem demora injustificada e, em qualquer caso, o mais tardar três anos após a apresentação do pedido da autoridade competente nos termos do n.º 2.

4. Para efeitos dos n.ºs 2 e 3, se for caso disso, os fornecedores de combustível para aviação, os prestadores de serviços de assistência de combustível, os operadores de aeronaves e qualquer outra parte afetada pelas dificuldades comunicadas fornecem à entidade gestora do aeroporto da União, mediante pedido e sem demora injustificada, todas as informações necessárias e cooperam com a essa entidade na identificação e na aplicação das medidas necessárias para resolver as dificuldades comunicadas.

5. A autoridade ou autoridades competentes transmitem à Agência, sem demora injustificada, todas as informações pertinentes facultadas nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, a fim de que a Agência possa elaborar o relatório técnico referido no artigo 13.º.

Artigo 7.º

Promoção do fornecimento de hidrogénio e eletricidade nos aeroportos da União

1. As entidades gestoras dos aeroportos da União, os fornecedores de combustível para aviação e os prestadores de serviços de assistência de combustível cooperam, se for caso disso, com os respetivos Estados-Membros na elaboração dos quadros de ação nacionais relativos à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho[1].

[1] Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

2. As entidades gestoras dos aeroportos da União, os fornecedores de combustível para aviação e os prestadores de serviços de assistência de combustível, se for caso disso, em conformidade com os respetivos quadros de ação nacionais referidos no n.º 1 – quando tiver sido adotado um desses quadros – cooperam e envidam esforços para facilitar o acesso dos operadores de aeronaves ao hidrogénio ou à eletricidade utilizados sobretudo para a propulsão de aeronaves e para disponibilizar as infraestruturas e prestar os serviços necessários para o fornecimento, o armazenamento e o abastecimento desse hidrogénio ou dessa eletricidade a fim de abastecer ou carregar aeronaves, em consonância com os quadros de ação nacionais relativos à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, se for caso disso.

3. Até 31 de março de 2025 e posteriormente de dois em dois anos, as entidades gestoras dos aeroportos da União comunicam às autoridades competentes e à Agência informações sobre o andamento dos projetos existentes, para o respetivo aeroporto da União, desenvolvidos no âmbito de qualquer uma das iniciativas referidas no n.º 2. Entre as informações comunicadas, devem constar informações que estejam disponíveis ao público ou que possam ser tornadas públicas, nomeadamente, se for caso disso, projeções sobre os volumes e o tipo de produção de hidrogénio e eletricidade e o fornecimento aos operadores de aeronaves no aeroporto da União, bem como os planos de criação de infraestruturas e serviços de abastecimento e carregamento, se forem adaptados planos desse tipo.

Artigo 8.º

Obrigações de comunicação dos operadores de aeronaves

1. Até 31 de março de cada ano de informação, e pela primeira vez em 2025, os operadores de aeronaves comunicam as seguintes informações, relativas a um determinado período de informação, às autoridades competentes e à Agência:

   a) A quantidade total de combustível para aviação abastecido em cada aeroporto da União, expressa em toneladas;

   b) O combustível para aviação necessário anualmente, por aeroporto da União, expresso em toneladas;

   c) A quantidade não abastecida anualmente, por aeroporto da União; deve ser comunicada como sendo igual a 0 (zero) se esta quantidade for negativa ou se for igual ou inferior a 10 % do combustível para aviação necessário anualmente;

   d) A quantidade abastecida anualmente, por aeroporto da União, por razões de cumprimento das regras de segurança do combustível aplicáveis nos termos do artigo 5.º, n.º 2, expressa em toneladas;

   e) A quantidade total de combustíveis sustentáveis para aviação comprado a fornecedores de combustível para aviação, para efeitos de operação dos respetivos voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União, expressa em toneladas;

f) Para cada compra de combustível sustentável para aviação, o nome do fornecedor de combustível para aviação, a quantidade adquirida expressa em toneladas, o processo de conversão, as características e origem da matéria-prima utilizada para a produção e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida do combustível sustentável para aviação, e, quando uma compra inclua diferentes tipos de combustíveis sustentáveis para aviação com características diferentes, prestando essas informações para cada tipo de combustível sustentável para aviação;

g) A totalidade dos voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União, expresso em número de voos e em horas de voo.

2. A comunicação é apresentada de acordo com os modelos indicados no anexo II.

3. A comunicação é verificada por um verificador independente, em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 14.º e 15.º da Diretiva 2003/87/CE e com os atos de execução adotados com base nessa diretiva.

Artigo 9.º

Reivindicação de utilização de combustíveis sustentáveis para aviação pelos operadores de aeronaves

1. Os operadores de aeronaves não reivindicam benefícios pela utilização de um lote idêntico de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo de mais do que um sistema de redução de gases com efeito de estufa. O fator de emissão para a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação no âmbito do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE) é estabelecido no anexo IV da Diretiva 2003/87/CE ou nos atos de execução adotados nos termos do artigo 14.º dessa diretiva. Para efeitos da atribuição de licenças de emissão no âmbito do CELE, é aplicável a Diretiva 2003/87/CE. Para efeitos da atribuição de licenças de emissão reservadas para o abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação no âmbito do CELE, é aplicável o artigo 3.º-C, n.º 6, da Diretiva 2003/87/CE.

   Juntamente com a comunicação referida no artigo 8.º, os operadores de aeronaves facultam à Agência:

   a) Uma declaração dos sistemas de redução de gases com efeito de estufa em que participam e que permite a comunicação da utilização de combustíveis sustentáveis para aviação;

   b) Uma declaração de que não comunicaram lotes idênticos de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo de mais do que um sistema de redução de gases com efeito de estufa; e

   c) Informações sobre a participação em sistemas de apoio financeiro da União, nacionais ou regionais que permitam que os operadores de aeronaves sejam compensados pelos custos dos combustíveis sustentáveis para aviação adquiridos e sobre se o mesmo lote de combustíveis sustentáveis para aviação recebeu apoio ao abrigo de mais do que um sistema de apoio financeiro.

2. Para efeitos da comunicação de utilização de combustíveis sustentáveis para aviação em conformidade com o artigo 8.º do presente regulamento, ou ao abrigo de um sistema de redução de gases com efeito de estufa, os fornecedores de combustível para aviação disponibilizam aos operadores de aeronaves, a título gratuito, as informações pertinentes e exatas relativas ao período de informação, o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, o mais tardar em 14 de fevereiro de cada ano de informação.

3. O operador de aeronaves pode solicitar ao fornecedor de combustível para aviação que lhe disponibilize as informações referidas no n.º 2 relativamente a outras obrigações de comunicação de informações, nomeadamente as previstas no direito nacional. O fornecedor de combustível para aviação presta essas informações a título gratuito. Se o pedido disser respeito a informações relativas a um período que já tiver terminado à data do pedido, o fornecedor de combustível para aviação presta essas informações no prazo de 90 dias a contar da data do pedido. Se o pedido disser respeito a informações relativas a um período de informação que ainda não tenha terminado no momento em que o pedido foi apresentado, o operador de aeronaves procura apresentar o seu pedido pelo menos 45 dias antes do final desse período. O fornecedor de combustível para aviação presta essas informações no prazo de 45 dias a contar do final desse período.

Artigo 10.º

Obrigações de comunicação dos fornecedores de combustível para aviação

Até 14 de fevereiro de cada ano de informação, e pela primeira vez em 2025, os fornecedores de combustível para aviação comunicam na base de dados da União referida no artigo 31.º-A da Diretiva (UE) 2018/2001, as seguintes informações relativas ao período de informação:

a) A quantidade total de combustível para aviação fornecido em cada aeroporto da União, expressa em toneladas;

b) A quantidade de combustível sustentável para aviação fornecido em cada aeroporto da União e para cada tipo de combustível sustentável para aviação, conforme especificado na alínea c), expresso em toneladas;

c) O processo de conversão, as características e a origem das matérias-primas utilizadas para a produção e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida de cada tipo de combustível sustentável para aviação fornecido nos aeroportos da União;

d) O teor médio de aromáticos e naftalenos por fração volumétrica e de enxofre por fração mássica no combustível para aviação fornecido, por lote, por aeroporto da União e a nível da União, indicando o volume total e a massa total de cada lote e o método de ensaio aplicado para medir o teor de cada substância a nível dos lotes;

e) O teor energético do combustível para aviação e do combustível sustentável para aviação fornecidos em cada aeroporto da União, para cada tipo de combustível.

Os Estados-Membros têm em vigor, a nível nacional, o quadro jurídico e administrativo necessário para assegurar que as informações introduzidas pelos fornecedores de combustível nessa base de dados da União são exatas e foram verificadas e auditadas nos termos do artigo 31.º-A da Diretiva (UE) 2018/2001.

A Agência e as autoridades competentes têm acesso a essa base de dados da União. A Agência utiliza as informações aí contidas logo que tenham sido verificadas a nível dos Estados-Membros, nos termos do artigo 31.º-A da Diretiva (UE) 2018/2001.

Artigo 11.º

Autoridade competente

1. Os Estados-Membros designam a autoridade ou autoridades competentes responsáveis por velar pela aplicação do presente regulamento e por impor coimas aos operadores de aeronaves, às entidades gestoras dos aeroportos da União e aos fornecedores de combustível para aviação. Os Estados-Membros informam a Comissão e a Agência da identidade da autoridade ou autoridades competentes que designaram.

2. Os Estados-Membros asseguram que as suas autoridades competentes exerçam as suas funções de supervisão e execução com imparcialidade e transparência e de forma independente em relação aos operadores de aeronaves, aos fornecedores de combustível para aviação e às entidades gestoras dos aeroportos da União. Os Estados-Membros asseguram igualmente que as autoridades competentes dispõem das capacidades e dos recursos necessários para exercerem de forma eficiente e atempada as competências que lhes são cometidas pelo presente regulamento.

3. A Comissão, a Agência e as autoridades competentes dos Estados-Membros cooperam e trocam todas as informações pertinentes para assegurar a aplicação e o cumprimento efetivos do presente regulamento.

4. A Agência envia às autoridades competentes os dados agregados relativos aos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e às respetivas entidades gestoras dos aeroportos e aos fornecedores de combustível para aviação pelos quais essas autoridades são competentes nos termos dos n.ºs 5, 6 e 7.

5. O Estado-Membro responsável cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do n.º 1 do presente artigo, são responsáveis por um dado operador de aeronaves é determinado nos termos do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão[1]. Para os operadores de aeronaves não atribuídos a um Estado-Membro nesse regulamento, o Estado-Membro responsável é determinado em conformidade com as regras estabelecidas no artigo 18.º-A da Diretiva 2003/87/CE. A Comissão pode prestar assistência aos Estados-Membros no processo de atribuição. Para o efeito, a Comissão pode solicitar a assistência da Eurocontrol e celebrar um acordo adequado com a Eurocontrol para o efeito.

6. O Estado-Membro responsável, cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do n.º 1, são responsáveis por uma determinada entidade gestora de um aeroporto da União, é determinado com base na respetiva jurisdição territorial do aeroporto da União.

---

[1] Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, de 5 de agosto de 2009, relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I da Diretiva 2003/87/CE em ou após 1 de janeiro de 2006, inclusive, com indicação do Estado-Membro responsável em relação a cada operador de aeronave (JO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

7. O Estado-Membro responsável cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do n.º 1, são responsáveis por um dado fornecedor de combustível para aviação, é o Estado-Membro em que o fornecedor tem o seu estabelecimento principal.

8. No caso dos fornecedores de combustível para aviação que não tenham estabelecimento principal num Estado-Membro, o Estado-Membro responsável é aquele em que o fornecedor de combustível para aviação forneceu a maior parte do combustível para aviação em 2023 ou no primeiro ano em que forneceu combustível para aviação no mercado da União, consoante a data que for posterior.

Esse fornecedor de combustível para aviação pode apresentar à sua autoridade competente um pedido fundamentado no sentido de ser reatribuído a outro Estado-Membro, caso tenha fornecido as percentagens mais elevadas do seu combustível para aviação nesse Estado-Membro nos dois anos anteriores ao pedido. A decisão de reatribuição é tomada no prazo de nove meses a contar da apresentação do pedido pelo fornecedor de combustível para aviação, está sujeita ao acordo das autoridades competentes do Estado-Membro de reatribuição e é transmitida sem demora injustificada à Agência e à Comissão. A decisão é aplicável a partir do início do período de informação que se segue à data da sua adoção.

Artigo 12.º

Aplicação

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, tendo em conta, nomeadamente, a natureza, duração, recorrência e gravidade da infração. Os Estados-Membros notificam a Comissão, até 31 de dezembro de 2024, dessas regras e dessas medidas e também, sem demora, de qualquer alteração ulterior.

2. Os Estados-Membros asseguram que qualquer operador de aeronaves que não cumpra as obrigações previstas no artigo 5.º incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação do preço médio anual do combustível para aviação por tonelada e pela quantidade não abastecida anualmente. Um operador de aeronave pode ser isento de uma coima se puder provar que o incumprimento das obrigações previstas no artigo 5.º se deveu a circunstâncias excecionais e imprevisíveis, fora do seu controlo, cujos efeitos não poderiam ter sido evitados mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

3. Os Estados-Membros asseguram que qualquer entidade gestora de um aeroporto da União que não tome as medidas necessárias para resolver a falta de acesso adequado dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação nos termos do artigo 6.º, n.º 3, incorre numa coima.

4. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que não cumpra as obrigações previstas no artigo 4.º relativas às percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível convencional para aviação e do combustível sustentável para aviação por tonelada pela quantidade de combustíveis para aviação que não cumprem as percentagens mínimas referidas no artigo 4.º e o anexo I.

5. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que não cumpra as obrigações previstas no artigo 4.º relativas às percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação e, durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2034, às percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação, incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível sintético para aviação e do combustível convencional para aviação por tonelada e a quantidade de combustíveis para aviação que não cumprem as percentagens mínimas referidas no artigo 4.º e o anexo I. Ao estabelecer a coima relativa às percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação, os Estados-Membros têm em conta qualquer coima relativa às percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação em relação às quais o fornecedor de combustível para aviação já esteja sujeito relativamente ao período referido no presente número, a fim de evitar uma dupla sanção.

6. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que comprovadamente tenha facultado informações enganosas ou inexatas sobre as características ou a origem dos combustíveis sustentáveis para aviação que tenha fornecido nos termos do artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 10.º, incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível convencional para aviação e do combustível sustentável para aviação por tonelada pela quantidade de combustíveis para aviação relativamente às quais tenham sido facultadas as informações enganosas ou inexatas.

7. Na decisão de impor as coimas referidas nos n.ºs 2, 4, 5 e 6 do presente artigo, a autoridade ou autoridades competentes explicam a metodologia aplicada para a determinação do preço do combustível para aviação, do combustível sustentável para aviação e do combustível sintético para aviação no mercado da União. Esta metodologia baseia-se em critérios verificáveis e objetivos, incluindo os constantes do mais recente relatório técnico a que se refere o artigo 13.º que esteja disponível.

8. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa às percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação ou de combustíveis sintéticos para aviação num determinado período de informação, fornece ao mercado, no período de informação subsequente, uma quantidade do respetivo combustível idêntica à do incumprimento, para além da obrigação do seu período de informação.

Em derrogação do primeiro parágrafo, aplicam-se as seguintes regras aos combustíveis sintéticos para aviação durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031 e o período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034:

a) Qualquer fornecedor de combustível para aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa às percentagens mínimas de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031, fornece ao mercado, antes do final do período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, uma quantidade de combustível sintético para aviação idêntica à do incumprimento, além das obrigações desse período; e

b) Qualquer fornecedor de combustível para aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa às percentagens mínimas de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, fornece ao mercado, no período de informação subsequente, uma quantidade de combustível sintético para aviação idêntica à do incumprimento, além da obrigação do seu período de informação.

O cumprimento das obrigações referidas nos primeiro e segundo parágrafos do presente número não dispensa o fornecedor de combustível para aviação da obrigação de pagar as coimas previstas nos n.ºs 4 e 5 do presente artigo.

9. Os Estados-Membros têm em vigor, a nível nacional, o regime jurídico e administrativo necessário para assegurar o cumprimento das obrigações e a cobrança das coimas.

10. Os Estados-Membros procuram assegurar que as receitas geradas pelas coimas, ou o valor financeiro equivalente a essas receitas, são utilizadas a fim de apoiar projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, a respetiva produção ou mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação.

Caso essas receitas sejam afetadas ao orçamento geral de um Estado-Membro, considera-se que o Estado-Membro cumpriu o disposto no primeiro parágrafo se aplicar políticas de apoio financeiro destinadas a apoiar projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, a respetiva produção ou políticas de apoio a mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação, cujo valor seja equivalente às receitas geradas pelas coimas.

Até 25 de setembro de 2026 e posteriormente de cinco em cinco anos, os Estados-Membros publicam um relatório sobre a utilização das receitas agregadas geradas pelas coimas, bem como informações sobre o nível das despesas afetadas ao apoio a projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, a respetiva produção ou políticas de apoio a mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação.

Artigo 13.º

Recolha de dados e publicação

1. A Agência publica anualmente um relatório técnico baseado nos relatórios referidos nos artigos 7.º, 8.º e 10.º e envia-o ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Esse relatório contém, pelo menos, as seguintes informações:

   a) A quantidade agregada de combustíveis sustentáveis para aviação adquiridos pelos operadores de aeronaves a nível da União, para utilização em voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de um aeroporto da União, e por aeroporto da União;

   b) A quantidade agregada de combustíveis sustentáveis para aviação e de combustíveis sintéticos para aviação fornecidos a nível da União, por Estado-Membro e por aeroporto da União. O relatório inclui a quantidade e o tipo de matéria-prima utilizada a nível da União, por Estado-Membro e por aeroporto da União, bem como uma análise da capacidade dos fornecedores de combustível para aviação para cumprirem as percentagens mínimas definidas no anexo I;

c) Na medida do possível, a quantidade de combustíveis sustentáveis para aviação fornecidos nos países terceiros com os quais tenha sido celebrado um acordo sobre os serviços aéreos pela União, ou pela União e pelos seus Estados-Membros, e noutros países terceiros nos quais essas informações estejam publicamente disponíveis;

d) O estado do mercado, incluindo as informações sobre preços, e as tendências na produção e utilização de combustíveis sustentáveis para aviação na União e por Estado-Membro e, na medida do possível, nos países terceiros com os quais tenha sido celebrado um acordo sobre os serviços aéreos pela União, ou pela União e pelos seus Estados-Membros, e noutros países terceiros, incluindo informações sobre a evolução da diferença de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação;

e) A situação de cumprimento da entidade gestora dos aeroportos da União, por aeroporto, relativamente às obrigações estabelecidas no artigo 6.º;

f) A situação de cumprimento de cada operador de aeronaves e fornecedor de combustíveis para aviação obrigados nos termos do presente regulamento no período de informação;

g) A origem e as características de todos os combustíveis sustentáveis para aviação e as características de sustentabilidade do hidrogénio para aviação adquiridos por operadores de aeronaves para utilização em voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União;

h) O teor médio de aromáticos e naftalenos por fração volumétrica e de enxofre por fração mássica no combustível para aviação fornecido, por aeroporto da União e a nível da União;

i) O andamento dos projetos nos aeroportos da União que visem desenvolver as iniciativas referidas no artigo 7.º, n.º 3.

2. A Agência pode consultar os peritos dos Estados-Membros aquando da elaboração desse relatório.

Artigo 14.º

Sistema de rotulagem ambiental

1. É estabelecido um sistema voluntário de rotulagem ambiental que permite medir o desempenho ambiental dos voos.

2. Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo são aplicáveis aos operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, para os voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União. Se um operador de aeronaves solicitar a emissão de um rótulo nos termos do presente artigo, deve solicitar esse rótulo para todos os seus voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União.

Os operadores de aeronaves podem também solicitar a emissão de rótulos nos termos do presente artigo para os seus voos abrangidos pelo presente regulamento com chegada a aeroportos da União. Se um operador de aeronaves solicitar a emissão de um rótulo nos termos do presente parágrafo, deve solicitar esse rótulo para todos os seus voos com chegada a aeroportos da União.

3. Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo certificam o nível de desempenho ambiental de um voo com base nas informações referidas no segundo parágrafo do presente número. O nível de desempenho ambiental de um voo é determinado com base no desempenho ambiental médio dos voos efetuados por um determinado operador de aeronaves numa rota específica durante o anterior período de programação de horários correspondente, na aceção do artigo 2.º, alínea d), do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo compreendem as seguintes informações:

a) A pegada de carbono prevista por passageiro, expressa em unidades como quilogramas de CO_2 por passageiro, para o período de validade do rótulo;

b) A eficiência prevista em termos de CO_2 por quilómetro, expressa em unidades como gramas de CO_2 por quilómetro, para o período de validade do rótulo.

4. A pegada de carbono prevista por passageiro e a eficiência prevista em termos de CO_2 por quilómetro de um voo são determinadas pela Agência com base numa metodologia normalizada e baseada em dados científicos e nas informações facultadas pelos operadores de aeronaves relativas a alguns ou a todos os seguintes fatores:

   a) Os tipos de aeronave, o número médio de passageiros e de carga, complementados, quando necessário, por estimativas desses fatores, designadamente os fatores de carga médios para a rota especificada durante um determinado período de tempo; e

   b) O desempenho do combustível utilizado nos voos realizados pelo operador de aeronaves com base no abastecimento de combustível e utilizando unidades como a quantidade total de combustível sustentável para aviação abastecido, a percentagem do abastecimento total de combustível, a qualidade e origem, a composição e as emissões ao longo do ciclo de vida do combustível resultantes da utilização de combustível calculada para o voo.

5. Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo são válidos por um período limitado não superior a um ano, que é especificado nos atos de execução referidos no n.º 11, alínea c). O período de validade do rótulo é afixado de forma clara pelo operador de aeronaves, juntamente com o rótulo.

6. A Agência emite rótulos a pedido de um operador de aeronaves para cada voo ou conjunto de voos operados nas mesmas condições, com base nas informações referidas no n.º 3 e na metodologia e nos fatores normalizados e baseados em dados científicos referidos no n.º 4.

A Agência pode exigir que o operador de aeronaves forneça informações adicionais necessárias para a emissão do rótulo.

Se o operador de aeronaves não apresentar todas as informações necessárias para emissão do rótulo solicitado, a Agência indefere o pedido.

O operador de aeronaves pode interpor recurso das decisões da Agência tomadas nos termos do presente número e do n.º 7 do presente artigo. Tal recurso deve ser interposto junto da Instância de Recurso a que se refere o artigo 105.º do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho[1], no prazo de 10 dias a contar da data de notificação da decisão. São aplicáveis os artigos 106.º e 107.º, o artigo 108.º, n.º s 2 e 3, e os artigos 111.º, 112.º, 113.º e 114.º do Regulamento (UE) 2018/1139. Qualquer decisão tomada pela Agência nos termos do presente número deve ser tomada sem demora injustificada.

7. A Agência reexamina periodicamente se houve alterações nos fatores com base nos quais foi emitido um rótulo para cada voo ou conjunto de voos operados nas mesmas condições. Se a Agência concluir que um rótulo deixou de ser adequado, revoga, após ter dado ao operador a possibilidade de ser ouvido, o rótulo existente ou emite um novo rótulo. A Agência informa o operador de aeronaves da sua decisão.

O operador de aeronaves ajusta, sem demora, a afixação do rótulo em conformidade.

---

[1] Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

8. Os operadores de aeronaves aos quais tenha sido atribuído um rótulo nos termos do n.º 6 afixam o rótulo que contém as informações referidas no n.º 3, segundo parágrafo. O rótulo deve ser facilmente acessível e compreensível. O rótulo é apresentado de forma a permitir aos clientes comparar facilmente o desempenho ambiental dos voos operados por diferentes operadores de aeronaves que operem na mesma rota. Se um operador de aeronaves afixar o rótulo num ponto de venda ou em qualquer outro ponto de contacto com os clientes, deve fazê-lo para todos os voos abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

9. A fim de financiar os custos do serviço prestado pela Agência, a emissão de um rótulo a pedido de um operador de aeronaves está sujeita ao pagamento de uma taxa. As receitas geradas por essas taxas constituem outras receitas na aceção do artigo 120.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139 e são tratadas como receitas afetadas, a utilizar pela Agência para cobrir esses custos. É aplicável o artigo 126.º, n.ºs 2 e 3, do Regulamento (UE) 2018/1139. O montante da taxa é definido nos termos do artigo 126.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139.

10. No âmbito das suas competências no domínio da proteção ambiental estabelecidas no artigo 87.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Agência contribui para a sensibilização para a existência do sistema de rotulagem criado pelo presente artigo.

11. A fim de assegurar a aplicação uniforme das regras previstas no presente artigo e o cumprimento das mesmas, a Comissão adota, até 1 de janeiro de 2025, atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) A metodologia normalizada e baseada em dados científicos referida no n.º 4, com base nos melhores dados científicos disponíveis, nomeadamente os dados facultados pela Agência e incluindo a metodologia para a utilização de estimativas referida no n.º 4, alínea a);

b) O procedimento pelo qual os operadores de aeronaves facultam à Agência as informações pertinentes para a emissão de um rótulo, bem como o procedimento pelo qual a Agência emite esse rótulo, incluindo o prazo para a Agência tomar uma decisão nos termos do n.º 6;

c) A duração da validade dos rótulos emitidos nos termos do presente artigo, não superior a um ano;

d) As condições em que a Agência deve efetuar o reexame referido no n.º 7;

e) O procedimento referido no n.º 7 pelo qual a Agência pode revogar rótulos existentes ou emitir um novo rótulo;

f) Os modelos para a afixação dos rótulos emitidos nos termos do presente artigo;

g) A garantia de um acesso fácil a todos os rótulos emitidos num formato legível por máquina;

h) A possibilidade de os operadores de aeronaves poderem afixar – sem utilizar um rótulo nos termos do presente artigo – informações sobre o desempenho ambiental semelhantes às referidas no n.º 3 para voos com partida de aeroportos da União, bem como as respetivas condições.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 3.

12. Até 1 de julho de 2027, a Comissão identifica e avalia a evolução do funcionamento do sistema de rotulagem ambiental criado pelo presente artigo, bem como eventuais melhorias ou medidas adicionais relativas a esse sistema, tendo em vista, nomeadamente, criar um sistema de rotulagem ambiental obrigatório que abranja todos os aspetos do desempenho ambiental dos voos ou conjuntos de voos e as diferentes medidas de descarbonização tomadas pelos operadores de aeronaves, cumprindo integralmente o direito da União. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com as principais conclusões da avaliação efetuada nos termos do presente número. Se for caso disso, o relatório pode ser acompanhado de uma proposta legislativa.

Artigo 15.º

Mecanismos de flexibilidade

1. Em derrogação do artigo 4.º, n.º 1, entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2034, para cada período de informação, um fornecedor de combustível para aviação pode fornecer as percentagens mínimas de combustível sustentável para aviação definidas no anexo I, como média ponderada do total de combustível para aviação que forneceu em todos os aeroportos da União durante esse período de informação.

2. Até 1 de julho de 2024, a Comissão identifica e avalia a evolução da produção e fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação no mercado de combustível para aviação da União e avalia eventuais melhorias ou medidas adicionais relativas ao atual mecanismo de flexibilidade dos combustíveis sustentáveis para aviação referido no n.º 1, designadamente o estabelecimento ou o reconhecimento de um sistema de negociabilidade dos combustíveis sustentáveis para aviação, por forma a possibilitar o fornecimento de combustível na União sem que este esteja fisicamente ligado a um local de fornecimento, com vista a facilitar ainda mais o fornecimento e a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação durante o período de flexibilidade.

   Este eventual sistema, que incorporaria elementos de um sistema de "reserva e reivindicação" (*book and claim*), poderia permitir que os operadores de aeronaves ou os fornecedores de combustível, ou ambos, adquirissem combustíveis sustentáveis para aviação através de acordos contratuais com os fornecedores de combustível para aviação e pedissem a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação nos aeroportos da União.

   A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório que apresenta as principais conclusões da avaliação efetuada nos termos do presente número, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.

Artigo 16.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité ReFuelEU Aviação, a seguir designado "Comité". Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 17.°

Relatórios e reexame

1. Até 1de janeiro de 2027 e posteriormente de quatro em quatro anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento.

2. O relatório deve conter uma avaliação pormenorizada da evolução do mercado dos combustíveis para aviação e do impacto dessa evolução no funcionamento do mercado interno da aviação da União, incluindo no que se refere à competitividade e conectividade, em especial nas ilhas e nos territórios remotos, e à eficácia em termos de custos da redução das emissões ao longo do ciclo de vida. O relatório deve avaliar igualmente a necessidade de investimentos, emprego e formação e investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação. Além disso, o relatório deve informar igualmente sobre a evolução tecnológica no domínio da investigação e inovação na indústria da aviação que seja pertinentes para os combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo em relação à redução das emissões não CO_2 ou às tecnologias de captura direta no ar.

3. O relatório deve avaliar a eventual necessidade de rever o âmbito de aplicação do presente regulamento, a definição de combustíveis sustentáveis para aviação, os combustíveis elegíveis e as percentagens mínimas previstas no artigo 4.º e no anexo I, bem como o nível das coimas. O relatório deve avaliar o eventual alargamento do âmbito de aplicação do presente regulamento por forma a incluir outras fontes de energia e outros tipos de combustíveis sintéticos definidos na Diretiva (UE) 2018/2001, tendo simultaneamente em devida conta o princípio da neutralidade tecnológica. O relatório deve ainda avaliar as iniciativas, as melhorias e as medidas adicionais destinadas a facilitar e promover ainda mais um maior fornecimento e abastecimento de combustíveis para aviação que não sejam combustíveis de substituição, e serviços, infraestruturas e tecnologias conexos, compatíveis com o objetivo de descarbonizar o transporte aéreo, preservando simultaneamente condições de concorrência equitativas.

4. O relatório deve analisar a eventual inclusão de mecanismos de apoio à produção e ao abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo a recolha e utilização de fundos, e que visem limitar o impacto negativo do presente regulamento na conectividade e na competitividade. O relatório deve analisar se esses mecanismos deverão incluir mecanismos financeiros e de outra natureza destinados a corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação.

5. O relatório deve avaliar o impacto no funcionamento do mercado interno da aviação das isenções concedidas nos termos do artigo 5.º.

   Na medida do possível, o relatório deve incluir informações sobre a evolução das políticas nos países terceiros pertinentes, nomeadamente no contexto dos seus acordos multilaterais e bilaterais com a União ou com a União e os seus Estados-Membros, bem como sobre o desenvolvimento de um eventual quadro estratégico relativo ao fornecimento e ao abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação a nível da OACI.

O relatório deve avaliar a competitividade das transportadoras aéreas e plataformas aeroportuárias da União em comparação com os respetivos concorrentes nos países terceiros pertinentes, bem como eventuais reencaminhamentos, nomeadamente deslocando o tráfego para plataformas aeroportuárias situadas em países terceiros, conduzindo a fugas de carbono. Em especial, na ausência de um regime obrigatório, a nível internacional, para a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação em voos internacionais com um nível de ambição semelhante ao dos requisitos estabelecidos no presente regulamento, ou de mecanismos desenvolvidos a nível internacional que permitam reduzir o risco de fuga de carbono e de distorção da concorrência no setor da aviação internacional, até 31 de dezembro de 2026, se for caso disso, a Comissão deve considerar mecanismos específicos destinados a prevenir esses efeitos, incluindo, se for caso disso, alargar o âmbito de aplicação do Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço criado pelo Regulamento (UE) 2023/956 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] por forma a abranger a aviação internacional, bem como outros tipos de medidas que tenham em conta o facto de o destino final do voo se situar fora do território da União.

6. O relatório deve incluir informações pormenorizadas sobre a aplicação do presente regulamento. O relatório deve analisar se o presente regulamento deverá ser alterado e, se for caso disso, quais as alterações a contemplar, em consonância com um eventual quadro estratégico relativo à adoção de combustíveis sustentáveis para aviação a nível da OACI.

No âmbito do primeiro relatório ou anteriormente, sob a forma de um relatório autónomo apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho, a Comissão avalia possíveis medidas para otimizar o teor de combustível dos combustíveis para aviação.

---

[1] Regulamento (UE) 2023/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (JO L 130 de 16.5.2023, p. 52).

7. A Comissão pode consultar os Estados-Membros aquando da elaboração desse relatório, pelo menos seis meses antes da sua adoção.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024.

Todavia, os artigos 4.º, 5.º, 6.º, 8.º e 10.º são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2025.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente / A Presidente*

ANEXO I

Percentagens de combustíveis sustentáveis para aviação referidas no artigo 4.º

a) A partir de 1 de janeiro de 2025, anualmente, uma percentagem mínima de 2 % de combustíveis sustentáveis para aviação;

b) A partir de 1 de janeiro de 2030, anualmente, uma percentagem mínima de 6 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais:

   i) para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031, uma percentagem média durante o período de 1,2 % de combustíveis sintéticos para aviação, dos quais, anualmente, uma percentagem mínima de 0,7 % de combustíveis sintéticos para aviação,

   ii) para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, uma percentagem média durante o período de 2,0 % de combustíveis sintéticos para aviação, dos quais, anualmente, uma percentagem mínima de 1,2 %, no período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2033, e dos quais uma percentagem mínima de 2,0 % de combustíveis sintéticos para aviação, no período compreendido entre 1 de janeiro de 2034 e 31 de dezembro de 2034;

c) A partir de 1 de janeiro de 2035, anualmente, uma percentagem mínima de 20 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 5 % de combustíveis sintéticos para aviação;

d) A partir de 1 de janeiro de 2040, anualmente, uma percentagem mínima de 34 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 10 % de combustíveis sintéticos para aviação;

e) A partir de 1 de janeiro de 2045, anualmente, uma percentagem mínima de 42 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 15 % de combustíveis sintéticos para aviação;

f) A partir de 1 de janeiro de 2050, anualmente, uma percentagem mínima de 70 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 35 % de combustíveis sintéticos para aviação.

ANEXO II

Modelo para a comunicação de informações dos operadores de aeronaves

Modelo para a comunicação de informações dos operadores de aeronaves sobre o abastecimento de combustíveis para aviação

Aeroporto da União	Designador OACI do aeroporto da União	Combustível para aviação necessário anualmente (toneladas)	Combustível para aviação efetivamente abastecido (toneladas)	Quantidade não abastecida anualmente (toneladas)	Quantidade total não abastecida anualmente (toneladas)	Quantidade abastecida anualmente em conformidade com as regras de segurança em matéria de combustível (toneladas)

Modelo para a comunicação de informações dos operadores de aeronaves sobre as aquisições de combustível sustentável para aviação

Número total de voos operados	Número total de horas de voo	Fornecedor de combustível	Quantidade adquirida (toneladas)	Processo de conversão	Características	Origem das matérias-primas	Emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida