



Bruxelas, 2 de junho de 2022  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2021/0205(COD)**

---

---

**TRANS 348  
AVIATION 107  
ENV 532  
ENER 244  
IND 211  
COMPET 434  
ECO 49  
RECH 329  
CODEC 830  
CLIMA 255  
RELEX 726  
IA 86**

## **RESULTADOS DOS TRABALHOS**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

---

n.º doc. ant.: 8859/22

n.º doc. Com.: 10884/21 REV1 + ADD1-3

---

Assunto: Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável - "ReFuelEU Aviação"

– Orientação geral

---

Junto se envia, à atenção das delegações, para informação, o texto sobre o qual o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) definiu uma orientação geral a respeito da proposta em epígrafe na reunião de 2 de junho de 2022.

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável**

(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<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

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, em especial no mercado interno da aviação da União. O crescimento dos serviços de transporte aéreo tem contribuído de forma significativa para melhorar a conectividade na União e com países terceiros, constituindo uma importante alavanca da economia da União.

---

<sup>1</sup> JO C de , p. .

<sup>2</sup> JO C de , p. .

- 2) Desde 2020 que o transporte aéreo é um dos setores mais fortemente afetados pela crise da COVID-19. Estando à vista uma perspectiva de a pandemia acabar, prevê-se que o tráfego aéreo seja gradualmente retomado nos próximos anos e que recupere para os níveis anteriores à crise. Simultaneamente, as emissões do setor têm vindo a aumentar desde 1990 e a tendência desse aumento poderá regressar à medida que superamos a pandemia. Por conseguinte, é necessário preparar o futuro e fazer os ajustamentos necessários, assegurando um mercado do transporte aéreo que funcione corretamente e contribua para a consecução dos objetivos climáticos da União, com níveis elevados de conectividade, segurança e proteção.
- 3) O funcionamento do setor dos transportes aéreos da União é determinado pelo seu caráter transfronteiriço em toda a União e pela sua dimensão mundial. O mercado interno da aviação é um dos setores mais integrados da União, regido por regras uniformes sobre o acesso ao mercado e condições de funcionamento. A política externa dos transportes aéreos é regida por regras estabelecidas a nível mundial pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), bem como por acordos bilaterais ou multilaterais abrangentes entre a União ou os respetivos Estados-Membros e países terceiros.
- 4) O mercado dos transportes aéreos está sujeito a uma concorrência forte entre agentes económicos 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 oportunidades. Quando ocorrem distorções do mercado, correm o risco de colocar os operadores de aeronaves ou os aeroportos em desvantagem face a concorrentes internos e externos, o que, por sua vez, pode resultar na perda de competitividade do setor do transporte aéreo e na perda de conectividade aérea para cidadãos e empresas.

- 5) É essencial, nomeadamente, assegurar condições de concorrência equitativas em todo o mercado dos transportes aéreos da União no que se refere ao combustível de aviação, que representa uma percentagem significativa dos custos dos operadores de aeronaves, fomentando simultaneamente a descarbonização do transporte aéreo através da promoção de combustíveis de aviação sustentáveis. As variações nos preços do combustível podem afetar o desempenho económico dos operadores de aeronaves e ter um impacto negativo sobre a concorrência no mercado. A existência de diferenças nos preços do combustível de 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 de aviação nas respetivas bases, o que constitui uma vantagem competitiva em relação a outras companhias aéreas que operam em rotas similares. Este facto pode ter efeitos negativos na competitividade do setor e ser prejudicial para 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.
- 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 e a proteção do ambiente. O desenvolvimento sustentável do transporte aéreo requer a introdução de medidas destinadas a reduzir as emissões de carbono das aeronaves provenientes dos aeroportos da União. Estas medidas deverão contribuir para a consecução dos objetivos climáticos da União até 2030 e 2050.

- 7) A Comunicação sobre uma Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente<sup>3</sup>, adotada pela Comissão em dezembro de 2020, estabelece uma linha de ação para o sistema de transportes da UE alcançar a sua transformação ecológica e digital e se tornar mais resiliente. A descarbonização do setor dos transportes aéreos é um processo necessário e desafiante, especialmente a curto prazo. As evoluções tecnológicas, procuradas em programas de aviação europeus e nacionais de investigação e inovação, contribuíram para importantes reduções de emissões nas últimas décadas. Contudo, o crescimento mundial do tráfego aéreo ultrapassou as reduções de emissões do setor. Considerando que se prevê que as novas tecnologias ajudem a reduzir a dependência que a aviação de curta distância tem de energia fóssil nas próximas décadas, os combustíveis de aviação sustentáveis oferecem a única solução para uma descarbonização significativa de todos os tipos de voo, já a curto prazo. Contudo, atualmente este potencial está, em grande medida, desaproveitado.
- 8) Os combustíveis de aviação sustentáveis são combustíveis de substituição líquidos, plenamente fungíveis com combustível de aviação convencional e compatíveis com motores de aeronaves existentes. Foram certificados vários modos de produção de combustíveis de aviação sustentáveis a nível mundial, para utilização na aviação civil ou militar. Os combustíveis de aviação sustentáveis 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 do mix energético da aviação a médio e longo prazo. Além disso, com o apoio de normas internacionais adequadas em matéria de combustíveis, os combustíveis de aviação sustentáveis poderão contribuir para reduzir o teor de aromatizantes do combustível final utilizado pelos operadores, ajudando, assim, a reduzir outras emissões que não de CO<sub>2</sub>. Prevê-se que outras alternativas para a alimentação de aeronaves, como a eletricidade ou o hidrogénio líquido, contribuam progressivamente para a descarbonização do transporte aéreo, a começar por voos de curta distância.
- 9) A introdução gradual de combustíveis de aviação sustentáveis no mercado do transporte aéreo representará custos adicionais com combustíveis para as companhias aéreas, pois essas tecnologias são atualmente mais dispendiosas de produzir do que o combustível de aviação convencional. Prevê-se que esta situação exacerbe problemas previamente existentes em matéria de condições de concorrência equitativas no mercado do transporte aéreo no que se refere ao combustível de aviação, bem como que provoque novas distorções entre operadores de aeronaves e entre aeroportos. O presente regulamento deverá tomar medidas no sentido de prevenir que a introdução de combustíveis de aviação sustentáveis afete de forma negativa a competitividade do setor da aviação, mediante a definição de requisitos harmonizados em toda a União.

---

<sup>3</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro (COM(2020) 789 final) de 9.12.2020.

- 10) A nível mundial, os combustíveis de aviação sustentáveis são regulamentados pela OACI. Nomeadamente, a OACI estabelece requisitos pormenorizados sobre sustentabilidade, rastreabilidade e contabilização de combustíveis de aviação sustentáveis para utilização em voos abrangidos pelo Regime de Compensação e de Redução do Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA). Embora sejam definidos incentivos no CORSIA e os combustíveis de aviação sustentáveis sejam considerados um pilar integrante do trabalho sobre a viabilidade de um objetivo de aspiração a longo prazo para a aviação internacional, não existe atualmente um sistema obrigatório sobre a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis nos voos internacionais. Acordos bilaterais ou multilaterais abrangentes sobre transporte aéreo entre a UE 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 de aviação sustentáveis.
- 11) A nível da UE, a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece regras gerais sobre energia renovável para o setor dos transportes<sup>4</sup>. No passado, estes quadros regulamentares transeitoriais horizontais não se revelaram eficazes para executar uma transição, no transporte aéreo, de combustíveis fósseis para combustíveis de aviação sustentáveis. 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 pequeno, para o qual é mais dispendioso produzir combustíveis renováveis, em comparação com outros modos de transporte, estes quadros regulamentares deverão ser complementados com medidas especificamente destinadas à aviação, para impulsionar efetivamente a implantação de combustíveis de aviação sustentáveis. Além disso, as transposições nacionais da Diretiva (UE) 2018/2001 acarretam o risco de criar uma fragmentação significativa no mercado do transporte aéreo, em que as regras nacionais em matéria de combustíveis de aviação sustentáveis estabeleceriam metas muito diferentes. É expectável que esta situação exacerbe ainda mais os problemas a nível de condições de concorrência equitativas no transporte aéreo.

---

<sup>4</sup> 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).

- 12) Por conseguinte, é preciso definir regras uniformes para o mercado interno da aviação, a fim de complementar a Diretiva (UE) 2018/2001 e de atingir os seus objetivos gerais de atender às necessidades específicas e aos requisitos decorrentes do mercado interno da aviação da UE. O presente regulamento visa, nomeadamente, evitar a fragmentação do mercado da aviação e prevenir possíveis distorções da concorrência entre agentes económicos ou práticas desleais de contenção de custos no que se refere ao abastecimento de operadores de aeronaves, promovendo simultaneamente a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis. No entanto, 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 de aviação abrangidos pelo presente regulamento para alcançarem os objetivos e metas estabelecidos nessa diretiva, sob reserva das condições e dentro dos limites dessa diretiva.
- 13) O presente regulamento visa, em primeiro lugar, definir um quadro que restabeleça e preserve condições de concorrência equitativas no mercado do transporte aéreo no que se refere à utilização de combustíveis de 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 em desvantagem competitiva em relação a outros. Em segundo lugar, visa dotar o mercado da aviação da UE de regras sólidas, que assegurem a possibilidade de introdução nos aeroportos da União de percentagens gradualmente crescentes de combustíveis de aviação sustentáveis, sem efeitos nocivos para a competitividade do mercado interno da aviação da UE.
- 14) É fundamental estabelecer regras harmonizadas no mercado interno da UE, a aplicar diretamente e de modo uniforme aos agentes do mercado da aviação, por um lado, e aos agentes dos mercados de combustíveis de 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 metas gradualmente crescentes para o abastecimento de combustíveis de aviação sustentáveis. Essas metas deverão ser definidas criteriosamente, tendo em conta os objetivos de um mercado dos transportes aéreos que funcione corretamente, a necessidade de descarbonizar o setor da aviação e a situação atual da indústria dos combustíveis de aviação sustentáveis.

- 15) O presente regulamento deverá aplicar-se a aeronaves inseridas na aviação civil, que realizam operações de transporte aéreo comercial. Não deverá aplicar-se a aeronaves como as militares e as envolvidas em operações humanitárias, de repatriação e deportação, de busca, de resgate, de assistência em catástrofes ou com finalidades médicas, bem como operações alfandegárias, policiais e de combate a incêndios. De facto, os voos realizados nestas circunstâncias são de carácter excepcional e, como tal, não podem sempre ser planeados da mesma forma que os voos regulares. Devido ao carácter das suas operações, podem nem sempre estar em posição de cumprir as obrigações ao abrigo do presente regulamento, pois podem representar um encargo desnecessário. A fim de garantir condições de concorrência equitativas no mercado único da aviação da UE, o presente regulamento deverá abranger a percentagem mais alargada possível de tráfego aéreo comercial realizado a partir de aeroportos localizados no território da UE. Simultaneamente, para salvaguardar a conectividade aérea em benefício dos cidadãos, das empresas e das regiões da UE, 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 regulamento deverá abranger, pelo menos, 95 % do total do tráfego à partida de aeroportos da União. Além disso, os Estados-Membros deverão poder decidir que um aeroporto localizado no seu território que não atinja esse limiar seja tratado como um aeroporto da União para efeitos do presente regulamento, devendo, por conseguinte, ficar sujeito ao disposto no mesmo. Pelos mesmos motivos, deverá ser definido um limiar para isentar operadores de aeronaves responsáveis por um número muito reduzido de partidas de aeroportos localizados no território da UE.

- 16) Deverá ser promovido o desenvolvimento e a implantação de combustíveis de aviação sustentáveis com um potencial elevado de sustentabilidade, maturidade comercial e um potencial elevado de inovação e crescimento para suprir as necessidades futuras. Tal deverá apoiar a criação de mercados de combustíveis inovadores e competitivos e assegurar um abastecimento suficiente de combustíveis de aviação sustentáveis 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. Para o efeito, deverão ser elegíveis todos os biocombustíveis que cumpram os critérios de sustentabilidade e de redução de emissões de gases com efeito de estufa 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", dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado para aviação que cumpram o limiar de redução das emissões de gases com efeito de estufa referido na mesma diretiva. A este respeito, a fim de assegurar a coerência com outras políticas conexas da UE, a elegibilidade dos biocombustíveis, dos combustíveis renováveis de origem não biológica e dos combustíveis de carbono reciclado deverá basear-se nos critérios de sustentabilidade e nos limiares estabelecidos na Diretiva 2018/2001.

Nomeadamente, os combustíveis de aviação sustentáveis produzidos a partir de matérias-primas enumeradas na Diretiva (UE) 2018/2001, anexo IX, partes A e B, são essenciais, pois trata-se da tecnologia com maior maturidade comercial para descarbonizar o transporte aéreo já a curto prazo. A quota de energias renováveis dos combustíveis produzidos por cotransformação deverá ser elegível ao abrigo da definição de combustíveis de aviação sustentáveis, 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 do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 40, da referida diretiva, e determinada de acordo com a metodologia estabelecida no ato delegado [XXX].

Os combustíveis sintéticos hipocarbónicos para aviação que atinjam reduções de gases com efeito de estufa tão elevadas como os combustíveis renováveis de origem não biológica deverão também ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

- (16-A) Dada a sua utilização em cosméticos e alimentos para animais, os biocombustíveis 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 produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da mesma diretiva, fornecidos em todos os aeroportos da União por cada fornecedor de combustível, deverão representar, no máximo, 3 % para efeitos do cumprimento das percentagens mínimas de combustíveis de aviação sustentáveis a fornecer em cada aeroporto da União nos termos do presente regulamento.

- 17) Por motivos de sustentabilidade, não deverão ser elegíveis os combustíveis a partir de alimentos para consumo humano e animal. 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 conseqüente 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. Neste sentido, 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 do 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. Este risco é especialmente grave no que se refere a uma expansão potencialmente elevada da produção, determinada por um aumento significativo da procura. O setor da aviação 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 de 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.

- 18) [...]
- 19) 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 de aviação sustentáveis. Para evitar distorções do mercado dos serviços aéreos, os aeroportos da União abrangidos pelo presente regulamento devem ser abastecidos com percentagens mínimas uniformes de combustíveis de aviação sustentáveis. Por forma a criar um quadro jurídico claro e previsível e, ao fazê-lo, a incentivar o desenvolvimento do mercado e a implantação das tecnologias de combustível mais sustentáveis e inovadoras com potencial de crescimento para suprirem as necessidades futuras, o presente regulamento deve estabelecer percentagens mínimas de combustíveis de aviação sustentáveis, incluindo combustíveis sintéticos para aviação gradualmente crescentes ao longo do tempo. É necessário estabelecer uma subobrigação específica relativa a combustíveis sintéticos para aviação tendo em conta o potencial significativo de descarbonização desses combustíveis, 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 de aviação convencional. Possuem igualmente vantagens significativas face a outros tipos de combustíveis de aviação sustentáveis 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 de aviação convencional. Por conseguinte, o presente regulamento deverá estabelecer uma subobrigação específica para esta tecnologia. Os fornecedores de combustível deverão ter a opção de atingir as percentagens mínimas estabelecidas no presente regulamento através da utilização de combustíveis sintéticos hipocarbónicos para a aviação derivados do hidrogénio hipocarbónico, alcançando reduções de gases com efeito de estufa tão elevadas como os combustíveis renováveis de origem não biológica.
- 20) É essencial assegurar que podem ser fornecidas com êxito ao mercado da aviação percentagens mínimas de combustíveis de aviação sustentáveis, sem que ocorra uma escassez da oferta. Para o efeito, deverá ser previsto um prazo suficiente para a introdução, a fim de permitir à indústria dos combustíveis renováveis desenvolver a capacidade de produção em conformidade. O fornecimento de combustíveis de aviação sustentáveis deverá tornar-se obrigatório a partir de 2025. 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 de aviação sustentáveis, os termos do presente regulamento deverão permanecer estáveis durante um longo período de tempo.

(20-A) Uma vez que o regulamento não define uma percentagem máxima de combustíveis de aviação sustentáveis em todos os combustíveis de aviação, as companhias aéreas e os fornecedores de combustível podem prosseguir políticas ambientais mais ambiciosas, com um abastecimento e fornecimento superiores de combustíveis de aviação na sua rede global de operações. Por conseguinte, o mercado deverá continuar a ser livre de fornecer e utilizar maiores quantidades de combustíveis de aviação sustentáveis do que as necessárias para a aplicação das percentagens mínimas estabelecidas no presente regulamento. Além disso, a fim de continuar a reforçar a descarbonização do setor da aviação e tendo em conta o potencial de descarbonização significativo dos combustíveis sintéticos para aviação, os Estados-Membros deverão poder aplicar, por um período limitado e até limites máximos específicos, percentagens mínimas mais elevadas desses combustíveis do que as estabelecidas no presente regulamento, num ou em vários aeroportos da União situados no seu território, caso a percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis, incluindo combustíveis sintéticos para aviação, estabelecida no presente regulamento tenha sido atingida durante o período de comunicação anterior, em média, nos aeroportos da União ou em qualquer momento anterior a 1 de janeiro de 2027. Os Estados-Membros deverão também ter a opção de não aplicar esses limites máximos aos pequenos aeroportos com um tráfego anual não doméstico de passageiros inferior a 2 milhões de passageiros, uma vez que tal opção adicional não afetaria negativamente o mercado interno da aviação. No entanto, nos casos em que a distribuição de combustíveis sintéticos para aviação em todos os aeroportos da União não possa ser assegurada devido a uma inexistência estrutural de produção ou de fornecimento desses combustíveis na União, a Comissão deverá adotar uma decisão que exija que os Estados-Membros suspendam a aplicação dessas percentagens mínimas nacionais mais elevadas. O disposto no presente regulamento não deverá impedir os Estados-Membros de aplicarem medidas específicas para além das estabelecidas no presente regulamento com o objetivo de facilitar a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis em voos domésticos.

21) Com a introdução e a intensificação de combustíveis de aviação sustentáveis nos aeroportos da União, as práticas de abastecimento em excesso podem ser exacerbadas em resultado de aumentos dos custos do combustível de aviação. As práticas de abastecimento em excesso são insustentáveis e deverão ser evitadas, pois prejudicam os esforços envidados pela União para reduzir os impactos ambientais 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 também entre aeroportos. Por conseguinte, o presente regulamento deverá exigir que os operadores de aeronaves reabasteçam antes da partida de um determinado aeroporto da União. A quantidade de combustível abastecida antes das partidas de um determinado aeroporto da União deverá ser proporcional à quantidade de combustível necessária para realizar os voos com partida desse aeroporto, sem prejuízo da reserva de combustível a abastecer tendo em conta o cumprimento das regras de segurança em matéria de combustível aplicáveis, em particular o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão<sup>5</sup>. Esta exigência garante que são aplicadas condições iguais a operações na União realizadas por operadores da União ou estrangeiros, assegurando simultaneamente um nível elevado de proteção ambiental.

(21-A) No entanto, o presente regulamento deverá prever a possibilidade de isentar os operadores de aeronaves, durante um período limitado, da obrigação de reabastecer antes da partida em rotas específicas inferiores a 1200 quilómetros com partida de aeroportos da União, caso esses operadores consigam demonstrar a existência de dificuldades operacionais graves e recorrentes no reabastecimento 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 combustível semelhantes noutros aeroportos da União. Os preços significativamente mais elevados no aeroporto em causa não deverão resultar, principalmente, da utilização mais elevada de combustíveis de aviação sustentáveis nesse aeroporto.

---

<sup>5</sup> 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).

- 22) A entidade gestora de um aeroporto da União abrangida pelo presente regulamento deverá tomar as medidas necessárias para facilitar o acesso a combustíveis de aviação sustentáveis de um modo que não constitua um obstáculo ao abastecimento deste tipo de combustível. Se necessário, as autoridades competentes do Estado-Membro em que o aeroporto está localizado deverão poder exigir que a entidade gestora de um aeroporto da União forneça informações sobre a distribuição e abastecimento sem problemas dos operadores de aeronaves com combustíveis de aviação sustentáveis. O papel das autoridades competentes deverá permitir à entidade gestora de um aeroporto da União e às companhias aéreas terem um ponto de contacto comum, caso sejam necessárias clarificações técnicas sobre a disponibilidade de infraestruturas de combustível.
- 23) Os operadores de aeronaves deverão estar obrigados a comunicar anualmente às autoridades competentes e à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada a "Agência") as respetivas aquisições de combustível de aviação sustentável, bem como as características desse combustível. Deverão ser fornecidas informações sobre as características dos combustíveis de aviação sustentáveis adquiridos, tais como, nomeadamente, a natureza e origem das matérias-primas, o modo de conversão e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida.
- 24) Os operadores de aeronaves deverão também estar obrigados a comunicar anualmente o combustível de aviação efetivamente abastecido por aeroporto da União, de modo a comprovar que não foi realizado qualquer abastecimento em excesso. As comunicações deverão ser verificadas por verificadores independentes e transmitidas às autoridades competentes e à Agência para acompanhamento e avaliação da conformidade. Os verificadores independentes deverão determinar a exatidão do combustível de aviação necessário anualmente comunicado pelos operadores, utilizando um instrumento aprovado pela Comissão.
- 25) Os fornecedores de combustível de aviação deverão estar obrigados a comunicar anualmente, na base de dados da União a que se refere o artigo 28.º da Diretiva (UE) 2018/2001, o seu abastecimento de combustível de aviação, incluindo combustíveis de aviação sustentáveis.
- (25-A) Os Estados-Membros deverão designar uma autoridade ou autoridades competentes como responsável por velar pela aplicação do presente regulamento junto dos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e aos fornecedores de combustível. O presente regulamento deverá definir as regras para determinar que operadores de aeronaves, aeroportos da União e fornecedores de combustível 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 de aviação pelos quais estas autoridades são competentes. Na medida do possível, o nível de agregação deverá permitir a comparação com outras fontes de dados por parte das autoridades competentes.

- (25-B) A Agência deverá elaborar anualmente um relatório técnico e enviá-lo ao Conselho e ao Parlamento Europeu, o que é especialmente importante para permitir ter uma ideia clara do nível de conformidade com o regulamento, da utilização de combustíveis de aviação sustentáveis na União e nos países terceiros, do estado do mercado, incluindo informações sobre a evolução da diferença de preços entre os combustíveis de aviação sustentáveis e os combustíveis fósseis, bem como da composição do combustível de aviação.
- 26) Não é possível, sem procedimentos adicionais, determinar com exatidão se os operadores de aeronaves de facto abasteceram fisicamente percentagens de combustíveis de aviação sustentáveis nos seus depósitos em aeroportos específicos da União. Por conseguinte, os operadores de aeronaves deverão poder comunicar a respetiva utilização de combustíveis de aviação sustentáveis com base nos registos de compra. Além disso, deverão ter direito a receber do fornecedor de combustível de aviação as informações necessárias para comunicar a compra de combustíveis de aviação sustentáveis. Os fornecedores de combustíveis podem demonstrar a conformidade com o presente regulamento recorrendo ao método de balanço de massa referido no artigo 30.º da Diretiva (UE) 2018/2001.
- 27) É fundamental que os operadores de aeronaves possam, segundo o seu critério, reivindicar a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis ao abrigo de sistemas de gases com efeito de estufa, tais como o Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE ou o CORSIA. Contudo, é essencial que o presente regulamento não conduza a uma dupla contagem das reduções de emissões. Os operadores de aeronaves apenas deverão poder reivindicar uma vez os benefícios pela utilização de um lote idêntico de combustíveis de aviação sustentáveis. Deverá ser solicitado aos fornecedores de combustível que disponibilizem, a título gratuito, aos operadores de aeronaves quaisquer informações relativas às propriedades do combustível de aviação sustentável 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.
- 28) 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 de aviação e aos operadores de aeronaves em caso de não conformidade. O nível das sanções tem de ser proporcional aos danos ambientais e ao prejuízo para as condições de concorrência equitativas do mercado interno decorrentes da não conformidade. Quando impuserem coimas, as autoridades deverão ter em conta a evolução do preço do combustível de aviação e do combustível de aviação sustentável no ano de comunicação.

- (28-B) A transição de combustíveis fósseis para combustíveis de aviação sustentáveis desempenhará um papel considerável na facilitação da descarbonização. No entanto, tendo em conta a atual inexistência de um mercado de combustíveis de aviação sustentáveis da UE, o elevado nível de concorrência entre os operadores de aeronaves e o diferencial de preços significativo entre o querosene fóssil e os combustíveis de aviação sustentáveis, esta transição deverá ser apoiada através de incentivos que reflitam os benefícios ambientais dos combustíveis de aviação sustentáveis e que tornem estes últimos mais competitivos para os operadores de aeronaves. Contribuiria para esse 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 de aviação sustentáveis, da respetiva produção ou de mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre eles e os combustíveis de aviação convencionais.
- 29) As sanções para os fornecedores que não cumpram as metas estabelecidas no presente regulamento deverão ser complementadas no ano seguinte com a obrigação de fornecer ao mercado a diferença para o cumprimento da quota.
- (29-A) Para efeitos do cumprimento dos requisitos em matéria de percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis estabelecidos no presente regulamento, deverá prever-se um período de transição de dez anos, a fim de permitir um prazo razoável para que os fornecedores de combustível de aviação, os aeroportos da União e os operadores de aeronaves façam os investimentos tecnológicos e logísticos necessários. Durante esta fase, pode ser utilizado combustível de aviação que contenha percentagens mais elevadas de combustível de aviação sustentável em determinados aeroportos, para compensar percentagens menores de combustíveis de aviação sustentáveis ou a menor disponibilidade de combustível de aviação convencional noutros aeroportos.
- 30) 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 e o impacto do presente regulamento no mercado interno da aviação da União, a conectividade com ilhas e territórios remotos, a competitividade das transportadoras aéreas e dos aeroportos de escala europeus em relação aos seus concorrentes nos países vizinhos e sobre a eficácia das principais características do regulamento, designadamente as percentagens mínimas de combustíveis de aviação sustentáveis, o nível das coimas ou a evolução das políticas em matéria de adesão, a nível internacional, aos combustíveis de aviação sustentáveis. Estes elementos são fundamentais para apresentar um ponto da situação claro do mercado dos combustíveis de aviação sustentáveis e deverão ser tidos em consideração quando for ponderada uma revisão do regulamento.

Nessas comunicações, a Comissão deverá ponderar opções para alterações, se for caso disso, nomeadamente mecanismos de apoio à produção e utilização de combustíveis de aviação sustentáveis e mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis de aviação sustentáveis e os combustíveis de aviação convencionais, a fim de limitar os impactos negativos do presente regulamento na conectividade aérea e na concorrência, bem como de atenuar as fugas de carbono.

O requisito estabelecido no presente regulamento de assegurar a disponibilização de uma percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis 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 aeroportos de escala da UE. 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 de aviação sustentáveis em voos internacionais ou de acordos bilaterais ou multilaterais abrangentes sobre transporte aéreo entre a UE 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, 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.

31) [...].

(31-A) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do artigo 4.º, n.º 3, e do artigo 5.º, n.º 2, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito à aplicação, pelos Estados-Membros, de percentagens mínimas mais elevadas de combustível sintético para a aviação, bem como às isenções da obrigação de reabastecer antes da partida que possam ser concedidas a operadores de aeronaves.

32) 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 de aviação sustentáveis, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados Membros devido ao caráter transfronteiriço da aviação, mas pode, em razão das 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:

#### *Artigo 1.º*

##### **Objeto**

O presente regulamento estabelece regras harmonizadas sobre o abastecimento e o fornecimento de combustíveis de aviação sustentáveis.

#### *Artigo 2.º*

##### **Âmbito de aplicação**

O presente regulamento aplica-se aos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e aos fornecedores de combustível de aviação.

Os Estados-Membros podem decidir, se for caso disso, que um aeroporto situado no seu território seja tratado como um aeroporto da União para efeitos do presente regulamento. O Estado-Membro em causa notifica a sua decisão à Comissão e à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada a "Agência") um ano antes de essa decisão se tornar aplicável. A Comissão publica essas informações no *Jornal Oficial da União Europeia* e uma faculta uma lista atualizada e consolidada dos aeroportos em causa, que seja facilmente acessível.

### *Artigo 3.º*

#### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- "Aeroporto da União", um aeroporto de acordo com o definido no artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>6</sup>, com um tráfego de passageiros superior a um milhão de pessoas ou com um tráfego de mercadorias superior a 100 000 toneladas no período de comunicação, e que não esteja situado numa região ultraperiférica, conforme enumerado no artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;
- "Entidade gestora de um aeroporto", a entidade a que se refere o artigo 3.º da Diretiva 96/67/CE<sup>7</sup> 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 da mesma diretiva, essa outra entidade;
- "Operador de aeronave", uma pessoa que tenha realizado, pelo menos, 500 operações de transporte aéreo comercial com partida em aeroportos da União no período de comunicação ou, caso essa pessoa não possa ser identificada, o proprietário da aeronave;
- "Operação de transporte aéreo comercial", um voo realizado para efeitos de transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou aluguer, ou voos de negócios;
- "Combustível de aviação", o combustível produzido para utilização direta por aeronaves;

---

<sup>6</sup> Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias.

<sup>7</sup> 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).

- "Combustíveis de aviação sustentáveis", combustíveis de aviação de substituição que são:  
a) biocombustíveis que cumprem os critérios de sustentabilidade e de redução dos gases com efeitos de estufa previstos no artigo 29.º da Diretiva (UE) 2018/2001 e que são certificados de acordo com o artigo 30.º da mesma diretiva, com exceção dos biocombustíveis produzidos a partir de "culturas alimentares para consumo humano ou animal", na aceção do artigo 2.º, n.º 2, ponto 40, da mesma diretiva, ou b) combustíveis sintéticos para aviação, ou ainda c) combustíveis de carbono reciclado para aviação na aceção do artigo 2.º, n.º 2, ponto 35, da mesma diretiva e que cumprem os critérios de redução das emissões de gases com efeito de estufa referidos no artigo 25.º, n.º 2, segundo parágrafo, da mesma diretiva;
- "Lote", uma quantidade de combustíveis de aviação sustentáveis que pode ser identificada com um número e ser localizada;
- "Emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida", emissões de equivalente dióxido de carbono de combustíveis de aviação sustentáveis, que têm em conta as emissões de equivalente dióxido de carbono da produção, transporte, distribuição e utilização a bordo de energia, incluindo durante a combustão, calculadas em conformidade com o artigo 31.º da Diretiva (UE) 2018/2001;
- "Combustíveis sintéticos para aviação", combustíveis de aviação de substituição que são combustíveis renováveis de origem não biológica, conforme definidos no artigo 2.º, n.º 2, ponto 36, da diretiva (UE) 2018/2001, que cumpram o limiar para a redução da emissões de gases com efeito de estufa referido no artigo 25.º, n.º 2, primeiro parágrafo, da mesma diretiva;
- "Combustíveis sintéticos hipocarbónicos para a aviação": combustíveis de aviação de substituição derivados de hidrogénio hipocarbónico, cuja redução das emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida decorrente da utilização desses combustíveis seja, no mínimo, 70 %;
- "Combustíveis de aviação convencionais", combustíveis produzidos a partir de fontes fósseis não renováveis;
- "Fornecedor de combustível de aviação", um fornecedor de combustível conforme definido no artigo 2.º, ponto 38, da Diretiva (UE) 2018/2001, que fornece combustível de aviação num aeroporto da União;
- "Ano de comunicação", o período de um ano em que os relatórios referidos nos artigos 7.º e 9.º devem ser apresentados, começando em 1 de janeiro e terminando em 31 de dezembro;

- "Período de comunicação", o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do ano precedente ao ano de comunicação;
- "Combustível de aviação necessário anualmente", a quantidade de combustível de aviação designado por "combustível de viagem" e "combustível necessário para a rolagem" " no anexo IV do Regulamento 965/2012 da Comissão<sup>8</sup> que é indispensável para realizar a totalidade de operações de transporte aéreo comercial realizadas por um operador de aeronaves, à partida de um determinado aeroporto da União, durante o período de comunicação;
- "Quantidade não abastecida anualmente", a diferença entre o combustível de aviação necessário anualmente e o combustível efetivamente abastecido por um operador de aeronaves antes de voos à partida de um determinado aeroporto da União, durante o período de comunicação;
- "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 comunicação;
- "Sistema de gases com efeito de estufa", um sistema de concessão de benefícios a operadores de aeronaves pela utilização de combustíveis de aviação sustentáveis.

#### *Artigo 4.º*

### **Percentagem de combustível de aviação sustentável disponível nos aeroportos da União**

**1.** Os fornecedores de combustível de aviação asseguram que todos os combustíveis de aviação disponibilizados aos operadores de aeronaves em cada aeroporto da União contêm uma percentagem mínima de combustível de aviação sustentável, incluindo uma percentagem mínima de combustível sintético para aviação em conformidade com os valores e as datas de aplicação estabelecidas no anexo I.

Esta obrigação considera-se cumprida se as percentagens mencionadas no primeiro parágrafo forem atingidas utilizando combustíveis sintéticos hipocarbónicos para aviação.

---

<sup>8</sup> 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).

2. Relativamente a cada período de comunicação, os biocombustíveis 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 produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX, parte B, da mesma diretiva, fornecidos em todos os aeroportos da União por cada fornecedor de combustível, representam, no máximo, 3 % para efeitos do cumprimento das percentagens mínimas referidas no n.º 1 e no anexo I.

3. Caso o relatório técnico a que se refere o artigo 12.º conclua que a percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis, incluindo combustível sintético para aviação, estabelecida no anexo I foi atingida durante o período de comunicação anterior, em média, nos aeroportos da União ou em qualquer momento anterior a 1 de janeiro de 2027, um Estado-Membro pode, para efeitos do n.º 1, aplicar uma percentagem mínima de combustível sintético para aviação mais elevada [...] do que a estabelecida no anexo I num ou em vários aeroportos da União situados no seu território nos períodos de comunicação seguintes e até 31 de dezembro de 2034. O Estado-Membro em questão notifica os demais Estados-Membros e a Comissão da medida adotada. A Comissão publica essa notificação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Nos casos em que, na sequência da adoção pelo Estado-Membro em causa de uma medida nos termos do primeiro parágrafo do presente número, a percentagem mínima de combustíveis para aviação sustentáveis, incluindo combustível sintético para aviação, estabelecida no anexo I não possa ser atingida durante dois períodos de comunicação consecutivos, em média, em todos os aeroportos da União, devido a uma inexistência estrutural de produção ou de fornecimento desses combustíveis na União, a Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º-A, n.º 2, uma decisão solicitando que o Estado-Membro suspenda a aplicação dessa medida.

4. A percentagem mínima mais elevada aplicada pelo Estado-Membro em causa nos termos do n.º 3, primeiro parágrafo, não pode exceder 1 % no período que termina em 31 de dezembro de 2029, nem exceder a percentagem mínima de mais de 3 % para os combustíveis sintéticos para aviação estabelecida no anexo I no período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2034. Estes limites máximos não se aplicam nos aeroportos da União em que o tráfego anual não doméstico de passageiros seja inferior a 2 milhões de passageiros.

5. Os fornecedores de combustíveis podem demonstrar o cumprimento da obrigação prevista no n.º 1, bem como de qualquer medida adotada pelos Estados-Membros nos termos do n.º 3, primeiro parágrafo, recorrendo ao método de balanço de massa referido no artigo 30.º da Diretiva (UE) 2018/2001.

Sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, n.ºs 3 e 4, quando um fornecedor de combustível de aviação não fornecer as percentagens mínimas estabelecidas no anexo I durante um determinado período de comunicação, pelo menos complementa essa falha no período de comunicação subsequente.

### *Artigo 5.º*

#### **Obrigações de abastecimento pelos operadores de aeronaves**

1. A quantidade anual de combustível de aviação abastecido por um determinado operador de aeronaves num determinado aeroporto da União corresponde a, pelo menos, 90 % do combustível de aviação necessário anualmente, sem prejuízo da quantidade de combustível a abastecer tendo em conta o cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível.
2. Um operador de aeronave pode solicitar à autoridade competente a que se refere o artigo 10.º, n.º 4, que os voos de uma rota específica, existente ou nova, inferior a 1200 quilómetros e com partida de um aeroporto da União sejam isentos da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo. Essa distância é medida pelo método da rota ortodrómica.

Esse pedido é efetuado pelo menos três meses antes da data de aplicação da isenção prevista. Esse pedido deve apresentar uma justificação adequada, baseada na existência de dificuldades operacionais graves e recorrentes no reabastecimento de aeronaves num dado aeroporto da União que impeçam os operadores de aeronaves de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável, ou baseada em dificuldades estruturais de abastecimento de combustível, decorrentes das características geográficas de um dado aeroporto da União, que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis em comparação com os preços de tipos de combustíveis 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.

A autoridade competente avalia esse pedido e, atendendo à justificação apresentada, pode solicitar informações complementares.

A autoridade competente toma uma decisão sobre esse pedido pelo menos um mês antes da data de aplicação da isenção prevista. A isenção concedida tem um período de validade limitado, não superior a um ano, após o qual será revista a pedido do operador de aeronaves.

A não adoção de uma decisão nos termos do quarto parágrafo do presente número dentro do prazo nele previsto é considerada uma decisão implícita de autorização para aplicar a isenção solicitada durante um período de um ano, após o qual será revista a pedido do operador de aeronaves.

A autoridade competente notifica a lista das isenções autorizadas à Comissão, que a publica no *Jornal Oficial da União Europeia*, atualizando-a pelo menos uma vez por ano.

Na sequência de uma queixa por escrito apresentada por um Estado-Membro, por um operador de aeronaves, por uma entidade gestora de um aeroporto da União em causa, por um fornecedor de combustível ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode – depois de avaliar a justificação apresentada para a isenção concedida à luz dos critérios estabelecidos no segundo parágrafo do presente número –, por meio de um ato de execução adotado nos termos do artigo 13.º-A, n.º 2, solicitar à autoridade competente que adote 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. Se este período de programação de horários tiver início menos de dois meses após a publicação do ato de execução, a decisão que revoga a isenção aplica-se a partir do início do período de programação de horários seguinte.

#### *Artigo 6.º*

### **Obrigações dos aeroportos da União de facilitar o acesso a combustíveis de aviação sustentáveis**

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

Quando os operadores de aeronaves comunicarem à autoridade competente do Estado-Membro em que o aeroporto está situado dificuldades no acesso a combustíveis de aviação que contenham combustíveis de aviação sustentáveis num determinado aeroporto da União, a autoridade competente solicita que a entidade gestora desse aeroporto da União forneça as informações necessárias para comprovar a conformidade com o n.º 1. A entidade gestora do aeroporto da União em causa fornece as informações sem demora injustificada. A autoridade competente transmite essas informações à Agência para efeitos da elaboração do relatório técnico a que se refere o artigo 12.º.

A pedido da autoridade competente, as entidades gestoras de aeroportos da União tomam as medidas necessárias para identificar e resolver a falta de acesso adequado dos operadores de aeronaves a combustíveis de aviação que contenham percentagens de combustíveis de aviação sustentáveis em conformidade com o presente regulamento.

*Artigo 7.º*

**Obrigações de comunicação dos operadores de aeronaves**

Até 31 de março de cada ano de comunicação, os operadores de aeronaves comunicam as seguintes informações, relativas a um determinado período de comunicação, às autoridades competentes e à Agência:

- a) A quantidade total de combustível de aviação abastecido em cada aeroporto da União, expressa em toneladas;
- b) O combustível de aviação necessário anualmente, por aeroporto da União, expresso em toneladas;
- c) A quantidade não abastecida anualmente, por aeroporto da União. Se esta quantidade for negativa ou se for inferior a 10 % do combustível de aviação necessário anualmente, a quantidade não abastecida anualmente comunicada é de 0;
- d) A quantidade total de combustível de aviação sustentável comprado a fornecedores de combustível de aviação, para efeitos de realização das respetivas operações de transporte aéreo comercial à partida de aeroportos da União, expressa em toneladas;
- e) Para cada compra de combustível de aviação sustentável, o nome do fornecedor de combustível de aviação, a quantidade adquirida expressa em toneladas, a tecnologia 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. Quando uma compra inclua combustíveis de aviação sustentáveis com características diferentes, a comunicação fornece estas informações para cada tipo de combustível de aviação sustentável.

A comunicação é apresentada de acordo com o modelo indicado no anexo II.

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 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>9</sup> e nos atos de execução adotados com base nessa diretiva.

#### *Artigo 8.º*

### **Reivindicação de utilização de combustíveis de aviação sustentáveis pelos operadores de aeronaves**

Os operadores de aeronaves não reivindicam benefícios pela utilização de um lote idêntico de combustíveis de aviação sustentáveis ao abrigo de mais do que um sistema de gases com efeito de estufa. Juntamente com a comunicação referida no artigo 7.º, os operadores de aeronaves fornecem à Agência:

- a) Uma declaração dos sistemas de gases com efeito de estufa em que participam e em que a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis pode ser comunicada;
- b) Uma declaração de que não comunicaram lotes idênticos de combustíveis de aviação sustentáveis ao abrigo de mais do que um sistema.

Para efeitos da comunicação de utilização de combustíveis de aviação sustentáveis em conformidade com o disposto no artigo 7.º do presente regulamento, ou ao abrigo de um sistema de gases com efeito de estufa, os fornecedores de combustível de aviação disponibilizam aos operadores de aeronaves, a título gratuito, as informações pertinentes.

---

<sup>9</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

## *Artigo 9.º*

### **Obrigações de comunicação dos fornecedores de combustível**

Até 31 de março de cada ano de comunicação, os fornecedores de combustível de aviação comunicam na base de dados da União referida no artigo 28.º da Diretiva (UE) 2018/2001 as seguintes informações relativas ao período de comunicação:

- a) A quantidade de combustível de aviação fornecido em cada aeroporto da União;
- b) A quantidade de combustível de aviação sustentável fornecido em cada aeroporto da União e para cada tipo de combustível de aviação sustentável, conforme especificado na alínea c);
- c) A tecnologia de conversão, a natureza 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 de aviação sustentável fornecido nos aeroportos da União.
- d) A concentração média anual do total de hidrocarbonetos aromáticos, naftalenos e enxofre no combustível de aviação fornecido em cada aeroporto da União.

A Agência e as autoridades competentes têm acesso à base de dados da União. A Agência utiliza as informações aí contidas logo que estas tenham sido verificadas a nível dos Estados-Membros, nos termos do artigo 28.º da Diretiva (UE) 2018/2001.

## *Artigo 10.º*

### **Autoridade competente**

- 1) Os Estados-Membros designam a autoridade ou as autoridades competentes responsáveis por velar pela aplicação do presente regulamento e por impor coimas aos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e aos fornecedores de combustível. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.
- 2) A Agência envia às autoridades competentes dados agregados relativos aos operadores de aeronaves e aos fornecedores de combustível de aviação pelos quais as autoridades são competentes nos termos dos n.ºs 3, 4 e 5.

- 3) O Estado-Membro cujas autoridade ou autoridades competentes referidas no 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<sup>10</sup>.
- 4) O Estado-Membro cujas autoridade ou autoridades competentes referidas no n.º 1 do presente artigo são responsáveis por um dado aeroporto da União [...] é determinado com base na respetiva competência territorial.
- 5) O Estado-Membro cujas autoridade ou autoridades competentes referidas no n.º 1 do presente artigo são responsáveis por um dado fornecedor de combustível de aviação [...] é o Estado-Membro em que esse fornecedor tem a sua sede.

No caso dos fornecedores de combustível de aviação que não tenham sede num Estado-Membro, o Estado-Membro em causa é aquele em que o fornecedor de combustível de aviação forneceu a maior parte do combustível de aviação em 2023 ou no primeiro ano em que forneceu combustível de aviação no mercado da UE, consoante a data que for posterior. Um fornecedor de combustível para aviação nesta situação pode apresentar um pedido fundamentado à respetiva autoridade competente no sentido de ser reatribuído a outro Estado-Membro, caso tenha fornecido a maior parte do seu combustível para aviação nesse último 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, estando sujeita ao acordo das autoridades competentes do Estado-Membro de reatribuição e da Comissão, e entra em vigor no início do período de comunicação que se segue à data dessa decisão.

---

<sup>10</sup> 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 (JO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

*Artigo 11.º*

**Aplicação**

- 1) Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação das disposições adotadas nos termos do presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam as referidas disposições à Comissão até 31 de dezembro de 2023 e qualquer alteração posterior com a maior brevidade possível.
- 2) Os Estados-Membros asseguram que qualquer operador de aeronaves que não cumpra as obrigações previstas no artigo 5.º está sujeito a coima. A coima é, no mínimo, duas vezes superior à multiplicação do preço médio anual do combustível de aviação por tonelada e da quantidade não abastecida anualmente;
- 3) Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível que não cumpra as obrigações previstas no artigo 4.º relativas à percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis está sujeito a coima. A coima é, no mínimo, duas vezes superior à multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível de aviação convencional e do combustível de aviação sustentável por tonelada e da quantidade de combustíveis de aviação que não cumprem a percentagem mínima referida no artigo 4.º e o anexo I;
- 4) Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível que não cumpra as obrigações previstas no artigo 4.º relativas à percentagem mínima de combustíveis sintéticos para aviação está sujeito a coima. A coima é, no mínimo, duas vezes superior à multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível sintético para aviação e do combustível de aviação convencional por tonelada e da quantidade de combustíveis de aviação que não cumprem a percentagem mínima referida no artigo 4.º e no anexo I;
- 5) Na decisão de imposição das coimas referidas nos n.ºs 3 e 4, a autoridade competente explica a metodologia aplicada para a determinação do preço do combustível de aviação, do combustível de aviação sustentável e do combustível sintético para aviação no mercado da União, com base em critérios verificáveis e objetivos, nomeadamente o mais recente relatório técnico a que se refere o artigo 12.º que esteja disponível;

- 6) Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível de aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa à percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis ou de combustíveis sintéticos num determinado período de relato, fornece ao mercado, no período de relato subsequente, uma quantidade do respetivo combustível idêntica à do incumprimento, além da obrigação do seu período de comunicação. O cumprimento desta obrigação não dispensa o fornecedor de combustível da obrigação de pagar as sanções previstas nos n.ºs 3 e 4 do presente artigo;
- 7) Os Estados-Membros têm em vigor, a nível nacional, o quadro jurídico e administrativo necessário para assegurar o cumprimento das obrigações e a cobrança das coimas.
- 8) Os Estados-Membros devem 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 de aviação sustentáveis, da respetiva produção ou de mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre eles e os combustíveis de aviação convencionais.

### *Artigo 12.º*

#### **Recolha de dados e publicação**

A Agência publica anualmente um relatório técnico baseado nos relatórios anuais referidos nos artigos 7.º e 9.º e envia-o ao Conselho e ao Parlamento Europeu. Esse relatório deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

- a) A quantidade de combustível de aviação sustentável adquirido pelos operadores de aeronaves a nível da União, para utilização em operações de transporte aéreo, à partida de um aeroporto da União, em termos agregados e por aeroporto da União;
- b) A quantidade de combustível de aviação sustentável e de combustível sintético para aviação fornecida a nível da União, em termos agregados e por aeroporto da União, bem como uma análise da capacidade dos fornecedores situados em cada Estado-Membro para cumprir a trajetória de incorporação prevista;

- b-A) A quantidade de combustível de aviação sustentável fornecido nos países terceiros com os quais foi celebrado um acordo sobre os serviços aéreos pela União ou pela União e pelos seus Estados-Membros, e, na medida do possível, noutros países terceiros;
- c) O estado do mercado, incluindo as informações sobre preços, e as tendências na produção e utilização de combustível de aviação sustentável na União e nos países terceiros com os quais foi celebrado um acordo sobre os serviços aéreos pela União, ou pela União e pelos seus Estados-Membros, e, na medida do possível, noutros países terceiros. O estado do mercado inclui informações sobre a evolução da diferença de preços entre os combustíveis de aviação sustentáveis e os combustíveis fósseis;
- d) A situação de cumprimento dos aeroportos relativamente às obrigações estabelecidas no artigo 6.º;
- e) A situação de cumprimento de cada operador de aeronaves e fornecedor de combustível de aviação aos quais cabe uma obrigação nos termos do presente regulamento no período de comunicação;
- f) A origem e as características de todos os combustíveis de aviação sustentáveis adquiridos por operadores de aeronaves para utilização em voos à partida de aeroportos da União.
- g) A concentração média anual do total de hidrocarbonetos aromáticos, naftalenos e enxofre no combustível de aviação fornecido a nível da União, em termos agregados e por aeroporto da União.

A Agência consulta o comité a que se refere o artigo 13.º-A, n.º 1, aquando da elaboração desse relatório.

### *Artigo 13.º*

#### **Período de transição**

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 comunicação, um fornecedor de combustível de aviação pode fornecer a percentagem mínima de combustível de aviação sustentável definida no anexo I, como média ponderada do total de combustível de aviação que forneceu em todos os aeroportos da União durante esse período de relato.

### *Artigo 13.º-A*

#### Procedimento de comité

- 1) A Comissão é assistida pelo Comité ReFuelEU Aviação, a seguir designado "Comité". Trata-se de um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- 2) Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

### *Artigo 14.º*

#### **Relatórios e revisão**

Até 1 de janeiro de 2027 e posteriormente de cinco em cinco anos, os serviços da Comissão apresentam um relatório, ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sobre a evolução do mercado dos combustíveis de aviação e o respetivo impacto no mercado interno da aviação da União, incluindo no que se refere ao possível alargamento do âmbito de aplicação do presente regulamento a outros tipos de combustíveis sintéticos definidos ao abrigo da Diretiva Energias Renováveis e a outras fontes de energia; nomeadamente a eletricidade e o hidrogénio, no que se refere à possível revisão das percentagens mínimas previstas no artigo 4.º e no anexo I, e ao nível das coimas. O relatório tem em conta a evolução das políticas noutros países, nomeadamente no contexto de acordos multilaterais e bilaterais com a União, e inclui uma avaliação pormenorizada do impacto do presente regulamento na conectividade com ilhas e territórios remotos, na competitividade das transportadoras aéreas e dos aeroportos de escala europeus em relação aos seus concorrentes nos países vizinhos, na fuga de carbono, contendo ainda, se estiverem disponíveis, informações sobre o desenvolvimento de um eventual quadro estratégico para a adoção de combustíveis de aviação sustentáveis a nível da OACI. Informa igualmente sobre evoluções tecnológicas no domínio da investigação e inovação na indústria da aviação que sejam pertinentes para os combustíveis de aviação sustentáveis, incluindo em relação à redução das emissões que não CO<sub>2</sub>.

O relatório pode ponderar se o presente regulamento deve ser alterado e estudar opções para as alterações, se for caso disso, em consonância com um potencial quadro estratégico relativo à adoção de combustíveis de aviação sustentáveis a nível da OACI.

Entre essas opções, os serviços da Comissão devem ponderar a inclusão de mecanismos de apoio à produção e utilização de combustíveis de aviação sustentáveis, nomeadamente a recolha e utilização de fundos, bem como de outros mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis de aviação sustentáveis e os combustíveis de aviação convencionais. Esses mecanismos devem ter por objetivo limitar os impactos negativos do presente regulamento na conectividade aérea, a fim de evitar uma deslocação do tráfego para aeroportos de escala situados em países terceiros, bem como atenuar as fugas de carbono.

Em especial, na ausência de um regime obrigatório, a nível internacional, para a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis 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 prevenir a distorção da concorrência no setor da aviação internacional até 31 de dezembro de 2026, a Comissão deve considerar mecanismos específicos destinados a prevenir esses efeitos, incluindo, se for caso disso, alargar o âmbito de aplicação do Regulamento (UE)...<sup>11</sup> à aviação internacional, bem como outros tipos de medidas que tenham em conta o destino final fora do território da União.

A Comissão consulta o comité a que se refere o artigo 13.º-A, n.º 1, aquando da elaboração desse relatório, pelo menos seis meses antes da respetiva adoção.

---

<sup>11</sup> REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO [...] que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço

*Artigo 15.º*

**Entrada em vigor**

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

É aplicável a partir de 1 de janeiro de 2023.

Contudo, os artigos 4.º e 5.º são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2025, e os artigos 7.º e 9.º, de 1 de abril de 2024, para o período de comunicação do ano de 2023.

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

### Anexo I (percentagens)

- (a) A partir de 1 de janeiro de 2025, uma percentagem mínima de 2 % de combustíveis de aviação sustentáveis;
- (b) A partir de 1 de janeiro de 2030, uma percentagem mínima de 6 % de combustíveis de aviação sustentáveis, dos quais uma percentagem mínima de 0,7 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- (c) A partir de 1 de janeiro de 2035, uma percentagem mínima de 20 % de combustíveis de aviação sustentáveis, dos quais uma percentagem mínima de 5 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- (d) A partir de 1 de janeiro de 2040, uma percentagem mínima de 32 % de combustíveis de aviação sustentáveis, dos quais uma percentagem mínima de 8 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- (e) A partir de 1 de janeiro de 2045, uma percentagem mínima de 38 % de combustíveis de aviação sustentáveis, dos quais uma percentagem mínima de 11 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- (f) A partir de 1 de janeiro de 2050, uma percentagem mínima de 63 % de combustíveis de aviação sustentáveis, dos quais uma percentagem mínima de 28 % de combustíveis sintéticos para aviação.

### Anexo II – Modelo para a comunicação dos operadores de aeronaves

Aeroporto da União	Designador OACI do aeroporto da União	combustível de aviação necessário anualmente (toneladas)	combustível de aviação efetivamente abastecido (toneladas)	Quantidade não abastecida anualmente (toneladas)	Quantidade total não abastecida anualmente (toneladas)

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

Fornecedor de combustível	Quantidade adquirida (toneladas)	Tecnologia de conversão	Características	Origem das matérias-primas	Emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida