



**UNIONE EUROPEA**

**IL PARLAMENTO EUROPEO**

**IL CONSIGLIO**

---

**Bruxelles, 20 settembre 2023  
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)**

**PE-CONS 29/23**

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

**ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI**

---

Oggetto: **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile  
(RefuelEU Aviation)**

---

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

**del ...**

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

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,  
vista la proposta della Commissione europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,  
previa consultazione del Comitato delle regioni,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 105 del 4.3.2022, pag. 134.

<sup>2</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 settembre 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del .....

considerando quanto segue:

- (1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo cruciale nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più efficienti e dinamici dell'economia dell'Unione. È stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, e uno dei principali connettori tra le regioni ultraperiferiche e quelle continentali, in particolare sul mercato del trasporto aereo dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività, a promuovere la coesione e a ridurre le disparità regionali all'interno dell'Unione, in particolare nelle regioni periferiche, ultraperiferiche, scarsamente popolate e insulari, nonché con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Secondo le sue previsioni post-COVID-19 in uno scenario di traffico elevato, l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organisation – ICAO*) stima una crescita in Europa fino al 3,1 % all'anno fino al 2050 per il traffico passeggeri e fino al 2,4 % all'anno per il traffico merci. Allo stesso tempo, le emissioni del trasporto aereo sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi una volta superata la pandemia. È pertanto imperativo prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del settore del trasporto aereo, che contribuisca pienamente al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività, accessibilità economica e sicurezza. L'Unione ha introdotto obblighi giuridici a norma del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> per conseguire la neutralità climatica entro il 2050 al più tardi e ottenere una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Al fine di raggiungere tali obiettivi, tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti, devono adottare rapidamente misure per la decarbonizzazione. Per il settore del trasporto aereo, ciò richiede un forte aumento della produzione, della fornitura e della diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

- (3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato dell'aviazione è uno dei settori più integrati del mercato interno, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera dell'Unione in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'ICAO e da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi. È quindi importante che l'Unione sostenga gli sforzi fatti a livello internazionale, multilaterale e bilaterale per promuovere un elevato livello di ambizione e convergenza nella diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione garantendo nel contempo condizioni di parità sul piano internazionale.
- (4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici a livello globale e in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari regole e opportunità, che diano vita a un settore vivace e a opportunità di lavoro. I voli intra-UE sono in larga misura parte di rotte globali definite in un quadro di mercato globale del trasporto aereo. Lo stesso vale per le rotte da e verso destinazioni al di fuori dell'Unione con scali negli aeroporti europei. Quando si verificano distorsioni del mercato, gli operatori aerei o gli aeroporti sono esposti al rischio di trovarsi in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita in termini sia di competitività del settore del trasporto aereo, mettendo a rischio le imprese e i posti di lavoro di tale settore, sia di connettività aerea e di opzioni di trasporto per i cittadini e le imprese.

- (5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota considerevole dei costi degli operatori aerei, incentivando nel contempo la decarbonizzazione del trasporto aereo tramite la promozione di carburanti sostenibili per l'aviazione. Le variazioni dei prezzi del carburante per l'aviazione possono incidere sulle prestazioni economiche degli operatori aerei e avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. L'aumento dei prezzi del carburante per l'aviazione, che si traduce direttamente in prezzi più elevati per i consumatori finali, ridurrebbe la connettività delle regioni, la mobilità dei cittadini e la competitività del settore del trasporto aereo nonché la mobilità. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas a effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso le proprie basi di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altri operatori aerei che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore del trasporto aereo, provocando distorsioni del mercato e danneggiando la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo dell'Unione.

- (6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione, tenendo in considerazione norme sociali e obiettivi ambientali. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure, compresi strumenti economici, volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione e a sviluppare un mercato per la produzione e la fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.
- (7) La comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'Unione al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e di renderlo più resiliente. La decarbonizzazione del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione, unitamente a un chiaro impegno da parte del settore dell'aviazione, hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie, quali lo sviluppo di aeromobili a zero emissioni alimentati a energia elettrica o a idrogeno, dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni e possono svolgere un ruolo importante nell'aviazione commerciale nel medio e lungo periodo, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano una soluzione promettente per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli – a lungo, medio e corto raggio – sia nel breve che nel medio e lungo termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato e richiede sostegno.

- (8) Il principio "l'efficienza energetica al primo posto" è stato attuato nel settore del trasporto aereo. La diffusione di motori più efficienti dal punto di vista energetico contribuisce a ridurre l'impronta ambientale dei voli come pure a un uso più efficiente in termini di risorse dei carburanti sostenibili per l'aviazione.
- (9) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono carburanti per l'aviazione che comprendono carburanti liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile e militare. I carburanti sostenibili per l'aviazione sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Si prevede che essi rappresenteranno una parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio e lungo termine. Inoltre, con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti, e il sostegno per la definizione di tali norme, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero concorrere alla riduzione del tenore di aromatici del carburante finale per l'aviazione utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO<sub>2</sub>. Altri carburanti per l'aviazione, come l'elettricità o l'idrogeno, costituiscono tecnologie promettenti e dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio. Il presente regolamento ha il potenziale di accelerare ulteriormente lo sviluppo scientifico e la diffusione di tali tecnologie, nonché di stimolare l'innovazione commerciale al riguardo, consentendo agli operatori economici di prendere in considerazione tali tecnologie quando diventeranno mature e commercialmente disponibili. Ciò accrescerà anche la certezza e la prevedibilità del mercato e fungerà da incentivo per gli investimenti nelle nuove tecnologie che si renderanno necessarie.



(10) L'introduzione graduale di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del trasporto aereo dell'Unione comporterà un ulteriore costo del carburante per le compagnie aeree, in quanto attualmente tali tecnologie implicano costi di produzione più elevati rispetto ai carburanti convenzionali per l'aviazione. Si prevede che ciò aggraverà le preesistenti questioni relative alle condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda i carburanti per l'aviazione e causerà ulteriori distorsioni tra gli operatori aerei e gli aeroporti, anche nel contesto dell'attuazione da parte dell'Unione e dei suoi Stati membri del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA*) dell'ICAO conformemente alla decisione (UE) 2020/954<sup>1</sup> del Consiglio e al sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (*EU Emissions Trading System – EU ETS*) istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup>, modificata dalla direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>. La disponibilità di materie prime e le capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione sono limitate. Un'intensificazione della concorrenza per materie prime limitate potrebbe causare carenze di approvvigionamento e distorsioni del mercato e, di conseguenza, incidere negativamente sulla competitività del settore dell'aviazione nel suo complesso. Il presente regolamento dovrebbe adottare misure volte ad evitare che l'introduzione di carburanti sostenibili per l'aviazione incida negativamente sulla competitività del settore dell'aviazione definendo requisiti armonizzati in tutta l'Unione.

---

<sup>1</sup> Decisione (UE) 2020/954 del Consiglio, del 25 giugno 2020, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) riguardo alla notifica della partecipazione volontaria al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) a decorrere dal 1° gennaio 2021 e dell'opzione scelta per il calcolo degli obblighi di compensazione degli operatori aerei nel periodo 2021-2023 (GU L 212 del 3.7.2020, pag. 14).

<sup>2</sup> Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

<sup>3</sup> Direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 115).

- (11) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati e definiti dall'ICAO, nel cui ambito i paesi concordano requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione delle filiere dei carburanti sostenibili per l'aviazione certificati da utilizzare sui voli disciplinati dal regime CORSIA. Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale di azzeramento delle emissioni nette di carbonio entro il 2050, adottato in occasione della 41<sup>a</sup> assemblea dell'ICAO nell'ottobre 2022, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso dei carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'Unione o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. Tuttavia, per il momento, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

- (12) Al fine di evitare distorsioni della concorrenza nel mercato del trasporto aereo mondiale, che potrebbero comportare la perdita di flussi di traffico aereo di collegamento tra gli aeroporti dell'Unione e la rilocalizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, e al fine di creare un mercato globale dei carburanti sostenibili per l'aviazione, l'Unione dovrebbe assumere un ruolo guida a livello mondiale nella transizione verso l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione, impegnarsi in negoziati internazionali con l'obiettivo di armonizzare le definizioni e le norme relative a detti carburanti e promuovere la convergenza internazionale delle norme relative alla produzione, alla diffusione e al caricamento degli stessi. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero sostenere gli sforzi in seno all'ICAO a favore di un quadro globale ambizioso per la produzione e la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Inoltre, la Commissione dovrebbe valutare regolarmente se le disposizioni del presente regolamento incidono negativamente sul funzionamento del mercato del trasporto aereo dell'Unione, sulla competitività del settore, sulla parità di condizioni a livello internazionale per quanto riguarda i vettori aerei e gli hub aeroportuali e su eventuali reinstradamenti che comportino la rilocalizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e, se del caso, presentare rimedi per affrontare tali impatti negativi.

(13) A livello dell'Unione, la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> stabilisce norme generali in materia di energia rinnovabile per il settore dei trasporti. In passato tali quadri normativi orizzontali intersettoriali non si sono dimostrati efficaci per operare la transizione dai carburanti fossili ai carburanti sostenibili per l'aviazione nel trasporto aereo. La direttiva (UE) 2018/2001 e gli atti che l'hanno preceduta stabiliscono obiettivi generali per tutti i modi di trasporto per i quali si prevede l'approvvigionamento con combustibili rinnovabili. Poiché il mercato dei carburanti per l'aviazione è di dimensioni relativamente piccole, per il quale la produzione di carburanti rinnovabili per l'aviazione è più costosa rispetto ad altri modi di trasporto, e dal momento che opera in un mercato del trasporto aereo dell'Unione altamente competitivo e integrato, tale quadro normativo dovrebbe essere integrato da misure specifiche per l'aviazione per promuovere in modo efficace la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione. La normativa nazionale che recepisce la direttiva (UE) 2018/2001 rischia inoltre di creare una significativa frammentazione del mercato del trasporto aereo dell'Unione, in cui le norme nazionali sui carburanti sostenibili per l'aviazione fisserebbero obiettivi molto diversi. Ciò finirebbe per aggravare ulteriormente la questione delle condizioni di parità nel trasporto aereo.

---

<sup>1</sup> Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

- (14) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato del trasporto aereo dell'Unione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato del trasporto aereo dell'Unione e promuovendo i carburanti sostenibili per l'aviazione. Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato del trasporto aereo dell'Unione, a impedire eventuali distorsioni della concorrenza tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei, incentivando al contempo lo sviluppo di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'Unione. Il sostegno e il finanziamento mirati a livello dell'Unione e nazionale, come anche i partenariati pubblici e privati, possono integrare ulteriormente il presente regolamento per migliorare la disponibilità e l'accessibilità economica dei carburanti sostenibili per l'aviazione e per accelerarne ulteriormente la fornitura e la diffusione. Il presente regolamento dovrebbe inoltre lasciare impregiudicati gli obblighi di cui alla direttiva (UE) 2018/2001. Gli Stati membri possono dichiarare l'uso dei pertinenti carburanti contemplati dal presente regolamento per conseguire gli obiettivi di cui a detta direttiva, alle condizioni ed entro i limiti ivi stabiliti.

- (15) Il presente regolamento mira, in primo luogo, a istituire un quadro che ripristini e mantenga condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda l'uso dei carburanti per l'aviazione. Un tale quadro dovrebbe evitare requisiti divergenti nell'Unione, che aggraverebbero le pratiche di rifornimento distorsive della concorrenza tra gli operatori aerei o porrebbero alcuni aeroporti dell'Unione in condizioni di svantaggio competitivo rispetto ad altri. In secondo luogo, mira a dotare il mercato del trasporto aereo dell'Unione di norme rigorose per fare in modo che negli aeroporti dell'Unione possano essere introdotte quote sempre maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione senza effetti negativi sulla competitività del mercato del trasporto aereo dell'Unione.
- (16) È essenziale stabilire norme armonizzate in tutto il mercato interno, che si applichino direttamente e in modo uniforme agli operatori del mercato del trasporto aereo, da un lato, e agli operatori del mercato dei carburanti per l'aviazione, dall'altro. Il quadro generale stabilito dalla direttiva (UE) 2018/2001 dovrebbe essere integrato da una *lex specialis* applicabile al trasporto aereo. Dovrebbe includere un aumento graduale delle quote minime per la fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione. Tali quote minime dovrebbero essere attentamente definite, tenendo conto delle finalità di un mercato del trasporto aereo dell'Unione ben funzionante, della necessità di decarbonizzare il settore del trasporto aereo e dello stato attuale del settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione.

(17) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale. Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili quali gli aeromobili militari né a quelli che effettuano voli finalizzati esclusivamente a operazioni umanitarie, operazioni di ritorno e rimpatrio, volontario o forzato, comprese riammissioni, ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché a operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli di trasporto aereo commerciale regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato dell'aviazione dell'Unione, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'Unione. Allo stesso tempo e al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni dell'Unione, è importante evitare di imporre un onere eccessivo alle operazioni di trasporto aereo nei piccoli aeroporti. È opportuno definire una soglia di traffico aereo annuale di passeggeri e merci, al di sotto della quale gli aeroporti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del presente regolamento; tuttavia, l'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe comprendere almeno il 95 % del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti situati nel territorio dell'Unione. Per gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per escludere dall'ambito di applicazione gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio dell'Unione.

Tuttavia, al fine di conseguire un livello di ambizione più elevato, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di decidere che un aeroporto situato nel loro territorio che non raggiunge le soglie di cui al presente regolamento o che è situato in una regione ultraperiferica quale definita all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) sia soggetto al presente regolamento. Un aeroporto situato nel territorio dell'Unione che non raggiunge le soglie di cui al presente regolamento, o che è situato in regioni ultraperiferiche, dovrebbe poter chiedere alle rispettive autorità competenti di essere considerato un aeroporto dell'Unione ed essere soggetto al presente regolamento. Inoltre, un soggetto che effettua voli di trasporto aereo commerciale e che non raggiunge le soglie di cui al presente regolamento o un soggetto che effettua voli diversi dai voli di trasporto aereo commerciale utilizzando carburante avio dovrebbe poter decidere di essere considerato un operatore aereo ai fini del presente regolamento ed esserne pertanto soggetto o che i suoi voli di trasporto aereo non commerciale siano contemplati dal presente regolamento.



- (18) Le norme internazionali sui carburanti per l'aviazione definiscono quali tipi di carburanti convenzionali per l'aviazione possono essere miscelati o combinati con carburanti sostenibili per l'aviazione, il che incide sull'applicabilità del presente regolamento per quanto riguarda i carburanti per l'aviazione. Inoltre, la definizione di carburanti per l'aviazione si limita ai carburanti "drop-in" e pertanto non comprende né l'idrogeno né l'elettricità utilizzati per la propulsione degli aeromobili. Pertanto, gli obblighi dei fornitori di carburante per l'aviazione, degli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e degli operatori aerei si applicano ai carburanti "drop-in" ogniqualvolta si fa riferimento a carburanti per l'aviazione, a meno che non si tratti di idrogeno o elettricità.
- (19) È essenziale che le zone meno collegate d'Europa, come le regioni insulari e ultraperiferiche che sovente fanno affidamento sui trasporti aerei quale unico mezzo di collegamento, non siano eccessivamente interessate dagli obblighi risultanti dal presente regolamento e che l'accesso di tali regioni ai beni e servizi essenziali sia garantito. Al fine di contribuire a salvaguardare la connettività aerea delle regioni che dispongono di meno opzioni di trasporto alternativo, è opportuno prestare attenzione ai possibili effetti delle disposizioni del presente regolamento per ciò che concerne l'accessibilità economica, la competitività e i potenziali aumenti dei prezzi delle rotte aeree che collegano le regioni remote e altre zone dell'Unione.

(20) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con un elevato potenziale di sostenibilità, maturità commerciale e di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future. Questo dovrebbe sostenere la creazione di un mercato innovativo e competitivo dei carburanti sostenibili per l'aviazione e dovrebbe garantire, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di tali carburanti, per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. Gli incentivi all'uso di combustibili rinnovabili di origine non biologica nel settore dei trasporti concessi ai sensi di altre normative dell'Unione avranno un impatto positivo sulla diffusione di tali carburanti nel settore dell'aviazione. Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza del diritto e continuità agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. A tal fine dovrebbero essere ammissibili tutti i biocarburanti per l'aviazione che rispettano i criteri di sostenibilità e di emissioni durante il ciclo di vita di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 e che sono certificati conformemente alla medesima direttiva, a eccezione dei biocarburanti ottenuti da "colture alimentari e foraggere" e alcune materie prime elencate all'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento, i carburanti sintetici per l'aviazione e i carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui alla suddetta direttiva. A tale proposito, al fine di garantire la coerenza con altre politiche dell'Unione correlate, è opportuno subordinare l'ammissibilità dei biocarburanti per l'aviazione, dei carburanti sintetici per l'aviazione e dei carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato al rispetto dei criteri di sostenibilità e delle soglie di cui alla direttiva (UE) 2018/2001.

Sono essenziali in particolare i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la loro tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per decarbonizzare il trasporto aereo a breve termine. La quota rinnovabile di carburanti prodotti mediante co-trattamento dovrebbe essere ammissibile ai sensi della definizione di carburanti sostenibili per l'aviazione, nella misura in cui detta quota rinnovabile sia prodotta a partire dalle materie prime elencate nella direttiva (UE) 2018/2001, a eccezione dei biocarburanti ottenuti da "colture alimentari e foraggere" secondo la definizione di detta direttiva, e di talune materie prime elencate all'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento e sia determinata in linea con la metodologia da stabilire in un regolamento delegato della Commissione adottato a norma della direttiva (UE) 2018/2001. L'idrogeno rinnovabile per l'aviazione e i carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio che conseguano almeno lo stesso livello di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti sintetici per l'aviazione possono svolgere un ruolo ai fini della sostituzione dei carburanti convenzionali per l'aviazione e sostenere la decarbonizzazione dell'aviazione ed è opportuno pertanto includerli nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

- (21) Dato l'uso di materie prime per i cosmetici e i mangimi, i biocarburanti per l'aviazione diversi dai biocarburanti avanzati quali definiti nella direttiva (UE) 2018/2001 e diversi dai biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva che sono forniti da ciascun fornitore di carburanti per l'aviazione negli aeroporti di tutta l'Unione dovrebbero rappresentare al massimo il 3 % dei carburanti per l'aviazione forniti ai fini del rispetto delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione da fornire a ciascun aeroporto dell'Unione ai sensi del presente regolamento.
- (22) Per massimizzare il potenziale di aumento della produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione a costi accessibili, garantendone nel contempo la sostenibilità, è essenziale un'ampia gamma di materie prime ammissibili. Il presente regolamento esclude determinati tipi di materie prime, a meno che tali materie prime non siano incluse nell'allegato IX della direttiva (UE) 2018/2001 e soddisfino tutte le condizioni applicabili eventualmente ivi stabilite. L'elenco delle materie prime ammissibili ai sensi del presente regolamento non dovrebbe pertanto essere statico, ma dovrebbe evolversi nel tempo per includere nuove materie prime sostenibili in linea con tale direttiva. Le modifiche dell'elenco delle materie prime di cui all'allegato IX di tale direttiva che soddisfano le pertinenti condizioni dello stesso allegato dovrebbero riflettersi direttamente nell'elenco dei combustibili ammissibili ai sensi del presente regolamento per la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione.

- (23) Per motivi di sostenibilità, i biocarburanti per l'aviazione ottenuti da colture alimentari e foraggere, compresi i biocarburanti ad alto rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, non dovrebbero essere ammissibili. Infatti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni si verifica quando la coltivazione di colture destinate ai biocarburanti rimpiazza la produzione tradizionale di colture alimentari e foraggere. Tale domanda aggiuntiva accresce la pressione sui terreni e può spingere a estendere i terreni agricoli in aree che presentano elevate scorte di carbonio, come foreste, zone umide e torbiere, causando ulteriori emissioni di gas a effetto serra e generando preoccupazioni relative alla perdita di biodiversità. La ricerca ha dimostrato che la portata di tale effetto dipende da una serie di fattori, tra cui il tipo di materie prime utilizzate per la produzione di carburanti, il livello della domanda supplementare di materie prime generata dall'uso di biocarburanti e la misura in cui i terreni con elevate scorte di carbonio sono protetti in tutto il mondo. I rischi più elevati di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni sono stati individuati per i biocarburanti e i carburanti prodotti a partire da materie prime per le quali si osserva una significativa espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio. I carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere non dovrebbero pertanto essere promossi. Tale approccio è in linea con la politica dell'Unione e in particolare con la direttiva (UE) 2018/2001, che limita e fissa un tetto all'uso di tali biocarburanti nei trasporti stradali e ferroviari, considerando i minori benefici ambientali, le prestazioni inferiori in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e le preoccupazioni più generali in materia di sostenibilità. Oltre alle emissioni di gas a effetto serra legate al cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, fenomeno in grado di annullare in tutto o in parte le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra dei singoli biocarburanti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni comporta rischi anche per la biodiversità.

Tali rischi sono aggravati in particolare da un'espansione potenzialmente elevata della produzione, determinata da un aumento significativo della domanda. Nel settore del trasporto aereo la domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere è attualmente trascurabile, dal momento che oltre il 99 % dei carburanti utilizzati oggi per l'aviazione è di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. La non ammissibilità dei biocarburanti ottenuti da colture ai sensi del presente regolamento riduce inoltre al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del trasporto su strada, che potrebbe altrimenti essere una conseguenza del passaggio dei biocarburanti ottenuti da colture dal trasporto stradale al settore dell'aviazione. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane attualmente il settore dei trasporti di gran lunga più inquinante.

(24) L'accuratezza e la correttezza delle informazioni sulle caratteristiche dei carburanti sostenibili per l'aviazione sono di grande importanza per il corretto funzionamento del presente regolamento. Al fine di rafforzare la fiducia dei consumatori e garantire la trasparenza e la tracciabilità, i fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero essere tenuti a comunicare informazioni corrette riguardo alle caratteristiche dei carburanti sostenibili per l'aviazione forniti, alle loro caratteristiche di sostenibilità e all'origine delle materie prime utilizzate per la produzione di detti carburanti. Tali informazioni dovrebbero essere inserite nella banca dati dell'Unione istituita in conformità della direttiva (UE) 2018/2001. I fornitori di carburante per l'aviazione per i quali sia stato dimostrato che hanno comunicato informazioni fuorvianti o inesatte riguardo alle caratteristiche o all'origine del carburante sostenibile per l'aviazione che forniscono dovrebbero essere soggetti a una sanzione. Gli Stati membri dovrebbero garantire che i fornitori di carburante per l'aviazione inseriscano informazioni tempestive e accurate nella banca dati dell'Unione e che tali informazioni siano verificate e oggetto di controlli. Al fine di combattere eventuali frodi, anche per quanto riguarda le materie prime necessarie per la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione importati dall'esterno dell'Unione, è necessario che gli Stati membri, in cooperazione con gli organismi dell'Unione competenti, rafforzino i meccanismi di controllo delle spedizioni, compresi i controlli in loco, conformemente alle pertinenti norme dell'Unione. A tale proposito, la Commissione fissa norme di esecuzione sulla certificazione di sostenibilità in linea con la direttiva (UE) 2018/2001, al fine di armonizzare e rafforzare ulteriormente le norme sull'affidabilità, sulla trasparenza e sul controllo indipendente, nonché sulla cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri nella vigilanza sul controllo.

(25) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare eventuali distorsioni nel mercato del trasporto aereo dell'Unione, tutti gli aeroporti dell'Unione dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano identiche in tutti gli aeroporti dell'Unione. Al fine di garantire chiarezza e certezza del diritto e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione delle tecnologie dei carburanti per l'aviazione più sostenibili e innovative con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, ivi compresi i carburanti sintetici per l'aviazione, nel corso del tempo. È necessario definire quote minime specifiche per i carburanti sintetici per l'aviazione nel quadro delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni fino al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da tre a sei volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire quote minime specifiche per questa tecnologia.



- (26) Contestualmente al conseguimento di tali requisiti armonizzati dell'Unione in materia di fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione, gli Stati membri potrebbero perseguire politiche e iniziative di sostegno volte ad aumentare il livello di produzione e di diffusione di tali carburanti, compresi i carburanti sintetici per l'aviazione. Tali politiche e iniziative dovrebbero essere trasparenti, non discriminatorie, proporzionate e di carattere generale, aperte a tutte le imprese. Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di mettere in atto misure specifiche che esulano dal suo ambito di applicazione per facilitare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione o decarbonizzare il settore del trasporto aereo.

(27) La mancanza di una metodologia, di criteri e di indicatori comuni adeguatamente certificati, comunicati e monitorati consente agli operatori aerei di dichiarare livelli di prestazione in materia di emissioni dei loro voli che non possono essere confrontati tra loro. I passeggeri devono potersi fidare delle informazioni fornite dagli operatori aerei in merito alla sostenibilità dei carburanti per l'aviazione da essi utilizzati e alla sostenibilità dei loro voli per compiere scelte informate quando confrontano le diverse opzioni di volo, sia per i voli diretti che per i voli indiretti, offerte dagli operatori aerei. Affinché i consumatori possano compiere una scelta informata, sono necessarie informazioni più solide, affidabili, indipendenti e armonizzate sull'impatto ambientale dei voli. È pertanto necessario stabilire i criteri e gli indicatori utilizzati per comunicare il livello della prestazione in materia di emissioni dei loro voli nell'ambito di un'etichetta ambientale comune volontaria ("etichetta"). Dovrebbe essere possibile aggiornarli facilmente per stare al passo con i cambiamenti tecnologici e le norme internazionali ed europee. Poiché alcuni dei dati necessari per calcolare il livello e la qualità dei carburanti sostenibili per l'aviazione utilizzati e altri criteri per misurare la prestazione in materia di sostenibilità di un volo potrebbero essere commercialmente sensibili, è altrettanto necessario che un organismo indipendente centralizzi le relazioni degli operatori aerei, ne monitori i dati, ne certifichi l'accuratezza e rilasci un'etichetta al livello appropriato. Data la natura dinamica dei dati forniti dagli operatori aerei, l'etichetta dovrebbe essere soggetta a controllo e convalida periodici, ad esempio al termine di ogni stagione IATA. Ove necessario, tali dati si baserebbero su stime quali il coefficiente di riempimento medio per un determinato volo, una determinata rotta e una determinata stagione. Considerando che il presente regolamento impone obblighi di monitoraggio e comunicazione all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("Agenzia"), è opportuno che quest'ultima sia l'organismo dell'Unione responsabile dell'attuazione dell'etichetta. È pertanto opportuno stabilire le condizioni per il rilascio dell'etichetta per misurare le prestazioni ambientali del trasporto aereo e, al fine di garantire il rispetto di tali condizioni, chiedere all'Agenzia di riesaminarle periodicamente.

(28) L'introduzione e il maggiore utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione potrebbero inasprire le pratiche di "tankering" a seguito dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Le pratiche di "tankering" non sono sostenibili e dovrebbero essere evitate in quanto compromettono gli sforzi dell'Unione volti a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Tali pratiche sono contrarie agli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo in quanto un maggiore peso dell'aeromobile aumenta il consumo di carburante e le relative emissioni di un determinato volo. Il "tankering" mette inoltre a rischio le condizioni di parità nell'Unione tra operatori aerei e tra aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli operatori aerei di rifornirsi prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione. La quantità di carburante caricata prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto. La prescrizione garantisce che pari condizioni si applichino agli operatori aerei dell'Unione e agli operatori aerei stranieri in tutta l'Unione, garantendo nel contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente. Poiché il regolamento non definisce quote massime di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando nel contempo il "tankering". Ciononostante, il presente regolamento dovrebbe anche tenere conto del fatto che il "tankering" avviene talvolta per rispettare le norme di sicurezza relative al carburante in linea con il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>1</sup> e, in tali casi, è giustificato da ragioni di sicurezza.

---

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

Ciò può includere, ad esempio, casi di carenza di carburante o di contaminazione del carburante nell'aeroporto di destinazione confermati da un avviso agli aeronaviganti o avviso alle missioni aeree (Notice to Airmen or Notice to Air Missions – NOTAM). Inoltre, il "tankering" può essere la conseguenza di specifiche difficoltà operative per alcuni operatori aerei in alcuni aeroporti, anche in termini di tempi di turnaround sproporzionatamente più lunghi per gli aeromobili o di capacità ridotta degli aeroporti nelle ore di punta. La Commissione, insieme all'Agenzia, dovrebbe pertanto monitorare, valutare e analizzare attentamente i casi di "tankering" comunicati e le relative motivazioni e, se del caso, presentare proposte legislative per modificare il presente regolamento. Ciò lascia impregiudicato il potere della Commissione e delle autorità garanti della concorrenza degli Stati membri, ai sensi degli articoli 101 e 102 TFUE, di indagare e sanzionare i comportamenti anticoncorrenziali degli operatori del mercato al fine di tutelare il corretto funzionamento del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione, in particolare qualora le informazioni contenute nella banca dati dell'Unione e altri dati comunicati alle autorità competenti rivelino pratiche anticoncorrenziali.

- (29) Tuttavia, il presente regolamento dovrebbe prevedere la possibilità di esentare per un periodo di tempo limitato gli operatori aerei dall'obbligo di rifornirsi prima della partenza su rotte specifiche in partenza da aeroporti dell'Unione nel caso in cui tali operatori aerei possano dimostrare difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono di effettuare voli turnaround entro un periodo di tempo ragionevole, il che potrebbe ripercuotersi sulla connettività, specie delle regioni periferiche, o difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante che comportano prezzi dei carburanti significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti analoghi negli altri aeroporti dell'Unione. I prezzi significativamente più elevati nell'aeroporto dell'Unione in questione non dovrebbero essere dovuti principalmente al maggiore utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione in detto aeroporto dell'Unione.
- (30) L'ulteriore diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, che di norma presentano un tenore inferiore di aromatici e di zolfo, contribuirà a ridurre l'impatto sul clima connesso alle emissioni di gas diversi dalla CO<sub>2</sub>. Un'ulteriore riduzione del tenore di aromatici e di zolfo nei carburanti per l'aviazione potrebbe ridurre la formazione dei cirri creati dalle scie di condensazione, migliorare la qualità dell'aria all'interno e nei pressi degli aeroporti e la qualità del combustibile a tutto vantaggio delle compagnie aeree, grazie a un'elevata densità energetica e a minori costi di manutenzione in virtù dei livelli più contenuti di fuliggine. Si dovrebbero inoltre considerare le interdipendenze tra emissioni di CO<sub>2</sub> ed emissioni di gas diversi dalla CO<sub>2</sub>. Tuttavia, la riduzione del tenore di aromatici nei carburanti per l'aviazione deve avvenire nel rispetto delle norme di sicurezza internazionali in relazione al carburante e preservando condizioni di parità sul piano internazionale. I fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero quindi comunicare all'Agenzia e alle autorità competenti il tenore di aromatici, naftaleni e zolfo dei carburanti per l'aviazione forniti. Nel comunicare tali informazioni, i fornitori di carburante per l'aviazione potrebbero basarsi su pertinenti certificati di qualità del carburante prodotti per soddisfare i requisiti delle norme internazionali di qualità dei carburanti forniti dai produttori e dai miscelatori di carburanti.

- (31) Oltre a incidere sui cambiamenti climatici, i carburanti convenzionali per l'aviazione hanno un impatto negativo anche sulla qualità dell'aria. Una maggiore diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione può contribuire a migliorare la qualità dell'aria.
- (32) È importante garantire che gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento adottino le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei a carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Se necessario, le autorità competenti dello Stato membro in cui l'aeroporto dell'Unione è situato dovrebbero poter chiedere all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione di fornire le necessarie informazioni sulla conformità con il presente regolamento della distribuzione e del rifornimento senza interruzioni degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo delle autorità competenti dovrebbe consentire agli enti di gestione degli aeroporti e agli operatori aerei dell'Unione di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante dell'aviazione. Quando gli aeromobili alimentati a energia elettrica o a idrogeno diventano maturi e commercialmente disponibili, e ove opportuno, sarà necessario che gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, i fornitori di carburante per l'aviazione e i gestori del carburante contemplati dal presente regolamento adottino tutte le misure necessarie per cooperare e facilitare l'accesso all'infrastruttura adeguata per la ricarica a idrogeno ed elettrica degli aeromobili, conformemente al rispettivo quadro strategico nazionale per l'infrastruttura per i combustibili alternativi.

- (33) Molti aeroporti dell'Unione ricevono il carburante per l'aviazione principalmente attraverso oleodotti da raffinerie o da stazioni di miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione. È pertanto essenziale che le parti responsabili di tali oleodotti cooperino e adottino tutte le misure necessarie per far sì che i fornitori di carburante per l'aviazione godano di un accesso continuo e ininterrotto all'infrastruttura dei carburanti per l'aviazione civile affinché siano forniti sia i carburanti convenzionali per l'aviazione sia i carburanti per l'aviazione contenenti percentuali di carburanti sostenibili per l'aviazione.
- (34) Gli operatori aerei dovrebbero essere tenuti a riferire annualmente all'autorità o alle autorità competenti rispettive e all'Agenzia in merito ai loro acquisti di carburante sostenibile per l'aviazione e ai relativi parametri. Dovrebbero essere fornite informazioni sulle caratteristiche e sull'origine delle materie prime, sul processo di conversione e sulle emissioni durante il ciclo di vita per ogni acquisto e per ogni tipo di carburante sostenibile per l'aviazione.
- (35) Gli operatori aerei dovrebbero inoltre essere tenuti a comunicare annualmente, tramite relazioni, il carburante per l'aviazione effettivamente caricato per aeroporto dell'Unione, ivi compresa la loro conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante, in modo da dimostrare che non è stato effettuato alcun "tankering" ingiustificato. Le relazioni dovrebbero essere verificate da verificatori indipendenti e trasmesse all'autorità o alle autorità competenti e all'Agenzia per il monitoraggio e la valutazione della conformità. I verificatori indipendenti dovrebbero stabilire, mediante uno strumento approvato dalla Commissione, l'accuratezza dei dati comunicati dagli operatori aerei in merito al fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

- (36) Fatti salvi i dati registrati dai fornitori di carburante per l'aviazione ai sensi della direttiva (UE) 2018/2001 e del regolamento di esecuzione (UE) 2022/996 della Commissione<sup>1</sup>, i fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero essere tenuti a inserire annualmente nella banca dati dell'Unione di cui a tale direttiva informazioni in merito alla loro fornitura di carburante per l'aviazione, compresi i carburanti sostenibili per l'aviazione e i relativi parametri. Dovrebbero essere fornite informazioni sulle caratteristiche e sull'origine delle materie prime, sui processi di conversione e sulle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti sostenibili per l'aviazione forniti. Le informazioni sulle caratteristiche dei carburanti sostenibili per l'aviazione comprendono il tipo di prodotto e le materie prime utilizzate e altre caratteristiche di sostenibilità richieste per dimostrare la conformità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai criteri di sostenibilità di cui alla direttiva (UE) 2018/2001.
- (37) Gli Stati membri dovrebbero designare una o più autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento agli operatori aerei, agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe definire le norme per l'assegnazione degli operatori aerei, degli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e dei fornitori di carburante per l'aviazione alle autorità competenti. L'Agenzia dovrebbe trasmettere alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei e ai fornitori di carburante per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti. Nella misura del possibile, il livello di aggregazione dovrebbe consentire alle autorità competenti di confrontare tali dati aggregati con altre fonti di dati.

---

<sup>1</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2022/996 della Commissione, del 14 giugno 2022, recante norme per verificare i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i criteri che definiscono il basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni (GU L 168 del 27.6.2022, pag. 1).



- (38) L'Agenzia dovrebbe pubblicare annualmente una relazione tecnica e trasmetterla al Parlamento europeo e al Consiglio. Ciò è necessario per fornire chiarezza in ordine all'attuazione del presente regolamento, all'acquisto e alla fornitura di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione e nei paesi terzi pertinenti, alla situazione del mercato, comprese le informazioni sull'evoluzione del divario di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti fossili, e alla composizione del carburante per l'aviazione.
- (39) Non è possibile, senza ulteriori procedure, stabilire con precisione se gli operatori aerei abbiano fisicamente caricato nei serbatoi quote di carburante sostenibile per l'aviazione in determinati aeroporti dell'Unione. Gli operatori aerei dovrebbero pertanto essere autorizzati a comunicare i dati relativi al loro uso di carburante sostenibile per l'aviazione sulla base della documentazione relativa all'acquisto. Gli operatori aerei dovrebbero avere il diritto di ricevere dal fornitore di carburante per l'aviazione le informazioni necessarie per comunicare i dati relativi all'acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione. Lo scopo dell'utilizzo del sistema di equilibrio di massa di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 è quello di garantire la tracciabilità dei carburanti per l'aviazione; i fornitori di carburante per l'aviazione possono dimostrare la conformità al presente regolamento utilizzando tale sistema di equilibrio di massa, anche quando esso è condiviso tra due o più Stati membri.

- (40) L'introduzione nell'Unione di un mandato sulla diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbe comportare un indebito svantaggio competitivo per le compagnie aeree dell'Unione che effettuano voli diretti a lungo raggio da aeroporti dell'Unione rispetto ai loro concorrenti che effettuano collegamenti attraverso un hub aeroportuale al di fuori dell'ambito di applicazione del presente regolamento che non applica politiche equivalenti in materia di carburanti sostenibili per l'aviazione. Al fine di promuovere ulteriormente nell'Unione la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione, per i quali nel prossimo futuro si prevede una notevole differenza di prezzo rispetto ai carburanti convenzionali per l'aviazione, gli operatori aerei dovrebbero poter richiedere quote per il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione in conformità dell'EU ETS.
- (41) Al fine di promuovere la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione, per i quali si prevede una notevole differenza di prezzo rispetto ai carburanti convenzionali per l'aviazione, è essenziale che gli operatori aerei possano dichiarare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di sistemi relativi ai gas a effetto serra quali l'EU ETS o CORSIA, a loro discrezione, evitando la doppia dichiarazione della riduzione delle emissioni. Gli operatori aerei non dovrebbero chiedere benefici per l'uso di una partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra. I fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero essere tenuti a fornire gratuitamente agli operatori aerei tutte le informazioni relative alle proprietà del carburante sostenibile per l'aviazione venduto a tali operatori aerei e pertinenti ai fini della comunicazione da parte degli operatori aerei a norma del presente regolamento o dei sistemi relativi ai gas a effetto serra.

- (42) Al fine di garantire condizioni di parità nel mercato interno dell'aviazione e il rispetto degli obiettivi dell'Unione in materia di clima, il presente regolamento dovrebbe introdurre sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive nei confronti dei fornitori di carburante per l'aviazione e degli operatori aerei in caso di non conformità. Il livello delle sanzioni deve essere proporzionato al danno ambientale e al pregiudizio arrecato alla parità di condizioni nel mercato interno derivante dalla non conformità. Nel comminare sanzioni pecuniarie e di altro tipo, le autorità dovrebbero tenere conto dell'evoluzione del prezzo del carburante per l'aviazione e del carburante sostenibile per l'aviazione nell'anno di riferimento e possono anche tenere conto del grado di non conformità, ad esempio allorché sono riscontrate violazioni ripetute.
- (43) La transizione dai combustibili fossili ai carburanti sostenibili per l'aviazione svolgerà un ruolo importante nell'agevolare la decarbonizzazione. Tuttavia, tenuto conto dell'attuale scarso sviluppo di un mercato dell'Unione dei carburanti sostenibili per l'aviazione, dell'elevato livello di concorrenza tra gli operatori aerei e del notevole differenziale di prezzo tra i carburanti convenzionali per l'aviazione e i carburanti sostenibili per l'aviazione, tale transizione dovrebbe essere sostenuta mediante incentivi che riflettano i benefici ambientali dei carburanti sostenibili per l'aviazione e li rendano più competitivi per gli operatori aerei. Al conseguimento di tale obiettivo contribuirebbe l'utilizzo delle entrate generate dalle sanzioni pecuniarie, o dell'equivalente in valore finanziario di tali entrate, per sostenere progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione, la produzione di tali carburanti ovvero meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.

- (44) Le sanzioni pecuniarie imposte ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano le quote minime stabilite nel presente regolamento dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nel periodo di riferimento successivo, quantitativi di carburanti sostenibili per l'aviazione, ivi compresi i carburanti sintetici per l'aviazione, corrispondenti alla parte di quota non fornita rispetto alle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I. Tuttavia, al fine di agevolare la transizione e il conseguimento degli obiettivi, i fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero disporre di flessibilità nell'adempimento degli obblighi in materia di fornitura di carburanti sintetici per l'aviazione e del relativo obbligo concernente la parte di quota non fornita nel corso di un periodo transitorio tra il 2030 e il 2034, quando tale obbligo entrerà in vigore per la prima volta.

(45) È essenziale garantire al mercato dell'aviazione la fornitura delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento. A tal fine, è opportuno elaborare e applicare un meccanismo di flessibilità per consentire al settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione di sviluppare, in un lasso di tempo di dieci anni, la conseguente capacità di produzione e fornitura e per permettere ai fornitori di carburante per l'aviazione di adempiere i loro obblighi nel modo più efficace sotto il profilo dei costi, senza ridurre le ambizioni ambientali generali del presente regolamento, nonché per consentire agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, ai fornitori di carburante per l'aviazione e agli operatori aerei di effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe iniziare nel 2025, con la flessibilità prevista dal meccanismo di flessibilità. Durante l'applicazione del meccanismo di flessibilità i fornitori di carburante per l'aviazione possono fornire carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburanti sostenibili per l'aviazione in alcuni aeroporti per compensare carburanti per l'aviazione con quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione in altri aeroporti o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale per l'aviazione in altri aeroporti. Analogamente, al fine di fornire certezza del diritto e prevedibilità del mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso la capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, il presente regolamento dovrebbe restare stabile nel tempo.

- (46) Il successo della transizione verso carburanti sostenibili per l'aviazione richiede un approccio globale e il contesto favorevole adeguato per stimolare l'innovazione, con investimenti pubblici e privati in ricerca e sviluppo e sostegno a favore della riconversione, della riqualificazione e del miglioramento delle competenze dei lavoratori nonché misure tecnologiche e operative e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione e tecnologie a zero emissioni, comprese le necessarie infrastrutture di rifornimento e ricarica negli aeroporti dell'Unione tenendo conto del principio "l'efficienza energetica al primo posto". A tal fine, le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie previste dal presente regolamento dovrebbero essere destinate a progetti in materia di carburanti sostenibili per l'aviazione. Inoltre, l'istituzione di un'alleanza industriale europea attraverso una collaborazione volontaria dei portatori di interessi nella catena del valore mira a promuovere ulteriormente l'approvvigionamento e la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione in Europa.
- (47) La ricerca e l'innovazione hanno svolto un ruolo significativo nello sviluppo dei carburanti sostenibili per l'aviazione e dei carburanti sintetici per l'aviazione, nonché nel consolidamento della capacità di produzione. Lo sviluppo e la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbero aumentare in maniera esponenziale nei prossimi anni. È pertanto importante proseguire questi sforzi e facilitare gli investimenti nei carburanti sostenibili per l'aviazione. Gli investimenti in progetti di capacità per i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano un'opportunità sia ambientale che industriale, con effetti di ricaduta in termini di creazione di posti di lavoro e innovazione.

(48) Al fine di aumentare l'efficacia ambientale delle misure dell'Unione e facilitare la capacità dei fornitori di carburante per l'aviazione di rispettare i loro obblighi di fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione e il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione da parte degli operatori aerei in modo efficace sotto il profilo dei costi, rafforzando di conseguenza la competitività del settore dell'aviazione dell'Unione, la Commissione dovrebbe valutare, previa consultazione di tutti i pertinenti portatori di interessi, se sia opportuno adottare ulteriori misure per agevolare la distribuzione e l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione in modo efficace in termini di costi nel mercato del trasporto aereo dell'Unione separando l'acquisto di carburanti sostenibili per l'aviazione dalla loro consegna fisica e dal loro uso. Ciò potrebbe essere realizzato, tra l'altro, valutando la fattibilità dell'istituzione di un sistema di certificati negoziabili per la fornitura e l'acquisto di carburanti sostenibili per l'aviazione, con elementi di un sistema "book and claim", garantendo nel contempo parità di condizioni e un elevato livello di integrità ambientale, assicurando la coerenza con altre normative dell'Unione, comprese le direttive 2003/87/CE e 2009/28/CE, nonché riducendo al minimo il rischio di frodi, irregolarità e doppie dichiarazioni. Nella sua analisi, la Commissione dovrebbe tenere conto di tutte le pertinenti tendenze e iniziative globali, nonché del potenziale impatto che tale sistema potrebbe avere sul funzionamento del mercato, anche per quanto riguarda eventuali volatilità del mercato, l'evoluzione dei prezzi o le condotte di negoziazione dei partecipanti al mercato.

- (49) Il presente regolamento dovrebbe includere disposizioni per la presentazione di relazioni periodiche al Parlamento europeo e al Consiglio sull'evoluzione dei mercati dell'aviazione e dei carburanti, sull'attuazione del presente regolamento e sul suo impatto sul mercato del trasporto aereo dell'Unione, sulla connettività delle isole e dei territori remoti e sulla competitività dei vettori aerei e degli hub aeroportuali dell'Unione rispetto ai loro concorrenti nei paesi vicini, sull'efficacia delle caratteristiche principali del presente regolamento, quali le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, il livello delle sanzioni pecuniarie o l'evoluzione delle politiche in materia di utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello internazionale. Tali elementi sono fondamentali per definire una chiara situazione del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione e se ne dovrebbe tenere conto in sede di una eventuale revisione del presente regolamento. Le relazioni della Commissione dovrebbero inoltre fare riferimento all'interazione del presente regolamento con altri atti legislativi pertinenti, individuando le disposizioni che possono essere aggiornate e semplificate, nonché le azioni e le misure che sono state o potrebbero essere adottate per ridurre la pressione sui costi totali nel settore del trasporto aereo. In tali relazioni la Commissione dovrebbe valutare opzioni di modifica, se del caso, compresi meccanismi per sostenere la produzione e il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione nonché meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione, al fine di contenere gli effetti negativi del presente regolamento sulla connettività aerea e sulla concorrenza e di attenuare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.



(50) Il requisito stabilito dal presente regolamento di garantire che quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione siano messe a disposizione in ogni aeroporto dell'Unione potrebbe spingere gli operatori aerei che operano voli in coincidenza in partenza da aeroporti dell'Unione con destinazione finale al di fuori dell'Unione a transitare da hub aeroportuali al di fuori dell'Unione non soggetti a tale obbligo anziché da hub aeroportuali dell'Unione. Ciò potrebbe portare a distorsioni della concorrenza a scapito degli aeroporti e degli operatori dell'Unione che utilizzano tali aeroporti e a un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. In assenza di un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali a livello dell'ICAO o nell'ambito di accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'Unione e/o i suoi Stati membri e paesi terzi con un livello di ambizione analogo rispetto ai requisiti delineati nel presente regolamento e agli obiettivi dell'accordo di Parigi<sup>1</sup>, adottato nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, o dei meccanismi sviluppati a livello internazionale per prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e di distorsione della concorrenza, la Commissione dovrebbe in particolare prendere in considerazione lo sviluppo di meccanismi mirati volti a prevenire tali effetti.

---

<sup>1</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (51) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per quanto riguarda le esenzioni dall'obbligo di rifornirsi prima della partenza che possono essere concesse agli operatori aerei e per stabilire le disposizioni dettagliate e le norme tecniche per il funzionamento del sistema di etichettatura. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>.
- (52) La transizione verso i carburanti sostenibili per l'aviazione avrà anche l'effetto secondario di ridurre la dipendenza dalle importazioni di carburanti fossili da paesi terzi, rafforzando così la sicurezza energetica dell'Unione. L'attuale situazione politica internazionale non fa che accentuare la necessità di tale azione.
- (53) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire mantenere condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo dell'Unione aumentando nel contempo l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri a causa della natura transfrontaliera del trasporto aereo ma, a motivo delle caratteristiche del mercato e degli effetti dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

## *Articolo 1*

### *Oggetto*

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

## *Articolo 2*

### *Ambito di applicazione*

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

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

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

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

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

3. Un soggetto che opera voli di trasporto aereo commerciale e che non rientra nella definizione di cui all'articolo 3, punto 3), può decidere di essere considerato un operatore aereo ai fini del presente regolamento. Un soggetto che opera voli diversi dai voli di trasporto aereo commerciale ai sensi dell'articolo 3, punto 4), può decidere di essere considerato un operatore aereo ai fini del presente regolamento. Un soggetto che rientra nella definizione di cui all'articolo 3, punto 3), può decidere che anche i suoi voli di trasporto aereo non commerciale siano contemplati dal presente regolamento. Tali soggetti notificano la propria decisione allo Stato membro la cui autorità o le cui autorità competenti sono responsabili dell'operatore aereo in questione a norma dell'articolo 11, paragrafo 5. Lo Stato membro notifica tale decisione alla Commissione e all'Agenzia almeno sei mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento a decorrere dal quale si applica tale decisione.
4. Sulla base delle informazioni ricevute a norma dei paragrafi 2 e 3, la Commissione fornisce un elenco aggiornato e consolidato degli aeroporti e degli operatori aerei dell'Unione interessati. Tale elenco è di facile accesso.

*Articolo 3*  
*Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

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

---

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

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

- 4) "volo di trasporto aereo commerciale": un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, compresi i voli nell'ambito dell'aviazione d'affari operati a fini commerciali;
- 5) "rotta": un viaggio effettuato su un volo, tenuto conto dei luoghi di partenza e di destinazione di tale volo;
- 6) "carburante per l'aviazione": il carburante "drop-in" fabbricato per l'uso diretto negli aeromobili;
- 7) "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione che sono:
  - a) carburanti sintetici per l'aviazione;
  - b) biocarburanti per l'aviazione; o
  - c) carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato;
- 8) "biocarburanti per l'aviazione": carburanti per l'aviazione che sono:
  - a) "biocarburanti avanzati" quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001;
  - b) "biocarburanti" quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001, prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, di detta direttiva; o

- c) "biocarburanti" quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001, ad eccezione dei biocarburanti ottenuti da "colture alimentari e foraggere" quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40), di tale direttiva, che rispettano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;
- 9) "carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato": carburanti per l'aviazione che sono "carburanti derivanti da carbonio riciclato" quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 35), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 bis, paragrafo 2, di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;
- 10) "partita": quantità di carburanti sostenibili per l'aviazione identificabile tramite un numero e rintracciabile;
- 11) "emissioni durante il ciclo di vita": emissioni, in anidride carbonica equivalente, dei carburanti sostenibili per l'aviazione, che tengono conto delle emissioni in anidride carbonica equivalente della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo di energia, anche durante la combustione, calcolate secondo le metodologie stabilite all'articolo 28, paragrafo 5, o all'articolo 31, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 o ai sensi della pertinente normativa dell'Unione;
- 12) "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti per l'aviazione che sono "combustibili rinnovabili di origine non biologica" quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 bis, paragrafo 1, di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;



- 13) "carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio": carburanti per l'aviazione che sono di origine non biologica, il cui contenuto energetico deriva da idrogeno a basse emissioni di carbonio non fossile, e che soddisfano una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 % secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione;
- 14) "carburanti convenzionali per l'aviazione": carburanti per l'aviazione ottenuti da fonti fossili non rinnovabili di carburanti a base di idrocarburi;
- 15) "idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio": idrogeno per l'uso negli aeromobili il cui contenuto energetico deriva da fonti non fossili non rinnovabili e che soddisfa una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 % secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione;
- 16) "idrogeno rinnovabile per l'aviazione": idrogeno per l'uso negli aeromobili che è considerato "combustibile rinnovabile di origine non biologica", quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispetta la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 bis, paragrafo 1, di tale direttiva e che è certificato conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;
- 17) "idrogeno per l'aviazione": idrogeno rinnovabile per l'aviazione o idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio;
- 18) "carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio": carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio o idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio;

- 19) "fornitore di carburante per l'aviazione": "fornitore di combustibile" quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 38), della direttiva (UE) 2018/2001, che fornisce carburante per l'aviazione o idrogeno per l'aviazione presso un aeroporto dell'Unione;
- 20) "gestore del carburante": un prestatore di servizi di assistenza a terra che organizza ed effettua le operazioni di rifornimento e recupero del carburante, compresi il magazzinaggio e il controllo della qualità e della quantità delle forniture, per gli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione, come indicato nell'allegato della direttiva 96/67/CE;
- 21) "sede di attività principale": sede principale o sede legale di un fornitore di carburante per l'aviazione nello Stato membro in cui ha luogo il controllo finanziario e operativo principale del fornitore di carburante per l'aviazione;
- 22) "anno di riferimento": un periodo di un anno durante il quale devono essere presentate le relazioni di cui agli articoli 8 e 10, che inizia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre;
- 23) "periodo di riferimento": un periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno che precede l'anno di riferimento;
- 24) "fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione": il quantitativo di carburante per l'aviazione, indicato come combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (*trip fuel*) e come combustibile per il rullaggio (*taxi fuel*) nell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>1</sup>, che è necessario per operare tutti i voli di un operatore aereo contemplati dal presente regolamento, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

---

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

- 25) "quantitativo annuo non caricato": la differenza tra il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e il quantitativo effettivamente caricato da un operatore aereo prima dei voli contemplati dal presente regolamento in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- 26) "quantitativo annuo totale non caricato": la somma dei quantitativi annui non caricati da un operatore aereo in tutti gli aeroporti dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- 27) "sistema relativo ai gas a effetto serra": un sistema che concede benefici agli operatori aerei che utilizzano carburanti sostenibili per l'aviazione.

#### *Articolo 4*

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

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

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

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

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

- a) i valori relativi al contenuto energetico di tutti i combustibili pertinenti sono quelli di cui all'articolo 27, paragrafo 2, lettere f) e g), e all'allegato III della direttiva (UE) 2018/2001 o alle pertinenti norme internazionali per l'aviazione riguardanti i carburanti non inclusi in tale allegato; e
- b) il contenuto energetico dell'idrogeno per l'aviazione fornito deve essere preso in considerazione sia nel numeratore che nel denominatore.

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

4. Per ciascun periodo di riferimento, i biocarburanti per l'aviazione diversi dai biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001 e diversi dai biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, di detta direttiva forniti da ciascun fornitore di carburanti per l'aviazione negli aeroporti di tutta l'Unione rappresentano al massimo il 3 % dei carburanti per l'aviazione forniti ai fini del rispetto delle quote minime di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'allegato I del presente regolamento.
  
5. I carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime seguenti sono esclusi dal calcolo delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'allegato I del presente regolamento: "colture alimentari e foraggere" quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40), della direttiva (UE) 2018/2001, colture intermedie, distillato di acidi grassi di palma e materiali derivati dalla palma e dalla soia nonché pasta di saponificazione e suoi derivati.  
  
Tuttavia, tale esclusione non si applica alle materie prime incluse nell'allegato IX della direttiva (UE) 2018/2001, alle condizioni stabilite in tale allegato.
  
6. I fornitori di carburante per l'aviazione possono dimostrare la conformità all'obbligo sancito al paragrafo 1 del presente articolo utilizzando il sistema di equilibrio di massa di cui all'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001.

7. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 12, paragrafi 4 e 5, se in un determinato periodo di riferimento un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, nel periodo di riferimento successivo esso integra quanto meno la parte di quota non fornita. In via eccezionale, se un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote medie di carburante sintetico per l'aviazione nel periodo dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2031, prima della fine del periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034 esso integra quanto meno la parte di quota non fornita, e se un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote medie di carburante sintetico per l'aviazione nel periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034, nel periodo di riferimento successivo esso integra quanto meno la parte di quota non fornita.

#### *Articolo 5*

#### *Obbligo di rifornimento per gli operatori aerei*

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

2. Un operatore aereo può scendere al di sotto della soglia di cui al paragrafo 1 se necessario per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante. In tali casi, l'operatore aereo interessato giustifica debitamente all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, e all'Agenzia i motivi per cui scende al di sotto di tale soglia, anche fornendo un'indicazione delle rotte interessate. Tali informazioni sono incluse nella relazione di cui all'articolo 8. I quantitativi di carburante associati sono comunicati separatamente in conformità dell'articolo 8.
  
3. In via eccezionale e ove debitamente giustificato, un operatore aereo può chiedere all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, un'esenzione temporanea dall'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo per i voli su una rotta specifica esistente o nuova inferiore a 850 chilometri, o a 1200 chilometri per le rotte che collegano aeroporti situati in isole senza collegamenti ferroviari o stradali, in partenza da un aeroporto dell'Unione. Tale distanza è misurata secondo il metodo della rotta ortodromica.

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

- a) difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono agli operatori aerei di effettuare voli turnaround entro un periodo di tempo ragionevole; o

b) difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante per l'aviazione derivanti dalle caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto dell'Unione, che comportano prezzi dei carburanti per l'aviazione significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti per l'aviazione analoghi negli altri aeroporti dell'Unione a causa, in particolare, di vincoli specifici concernenti il trasporto di carburante o della limitata disponibilità di carburanti in tale aeroporto dell'Unione e che pongono l'operatore aereo interessato in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe.

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

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



6. L'autorità o le autorità competenti prendono la decisione di accettare o respingere ogni prima richiesta di esenzione presentata a norma del paragrafo 3. La mancata adozione di tale decisione entro il termine di cui al paragrafo 5 non è considerata una decisione che autorizza l'esenzione richiesta. La mancata adozione di una decisione relativa a una richiesta di proroga di un'esenzione esistente, a condizione che tale richiesta sia suffragata da una adeguata e dettagliata giustificazione, al più tardi un mese prima della data della proroga prevista, è considerata una decisione di autorizzazione a continuare ad applicare l'esenzione richiesta.
7. L'operatore aereo ha il diritto di impugnare una decisione dell'autorità o delle autorità competenti che respingono una richiesta di esenzione.
8. L'autorità o le autorità competenti notificano alla Commissione l'elenco delle esenzioni autorizzate e respinte, fornendo la motivazione delle relative decisioni e le valutazioni su cui esse si basano. La Commissione pubblica l'elenco delle esenzioni autorizzate e lo aggiorna almeno una volta all'anno.

9. A seguito di un reclamo scritto presentato da uno Stato membro, da un operatore aereo, dall'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione interessato o da un fornitore di carburante per l'aviazione, ovvero di propria iniziativa, la Commissione può, dopo aver valutato la motivazione fornita per l'esenzione concessa a norma del paragrafo 5 alla luce dei criteri di cui al paragrafo 3, adottare atti di esecuzione che chiedono all'autorità o alle autorità competenti di adottare una decisione che abroghi tale esenzione dall'inizio del successivo periodo di validità degli orari ai sensi dell'articolo 2, lettera d), del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio<sup>1</sup>. Se tale periodo di validità degli orari inizia meno di due mesi dopo la pubblicazione della decisione, la decisione che abroga l'esenzione inizia ad applicarsi a decorrere dall'inizio del periodo di validità degli orari successivo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 16, paragrafo 2.
10. Per poter adottare gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 9, la Commissione può chiedere tutte le informazioni necessarie agli Stati membri e agli operatori aerei. Gli Stati membri e gli operatori aerei forniscono tali informazioni senza indebito ritardo. Gli Stati membri agevolano la trasmissione di informazioni da parte degli operatori aerei.
11. Entro il 1° settembre 2024, la Commissione adotta orientamenti sull'applicazione delle esenzioni di cui al presente articolo. Tali orientamenti includono gli elementi che un operatore aereo deve fornire per giustificare tali esenzioni.

---

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

## *Articolo 6*

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

1. Gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione adottano tutte le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del presente regolamento.
2. Qualora gli operatori aerei segnalino all'autorità o alle autorità competenti difficoltà nell'accedere in un dato aeroporto dell'Unione ai carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione conformemente al presente regolamento, l'autorità o le autorità competenti chiedono all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione interessato fornisce le informazioni all'autorità competente senza indebito ritardo.
3. L'autorità o le autorità competenti valutano tutte le informazioni ricevute a norma del paragrafo 2. Se l'autorità o le autorità competenti concludono che l'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione adempie gli obblighi di cui al paragrafo 1, ne informano la Commissione e l'Agenzia. In casi di non conformità, l'autorità o le autorità competenti chiedono all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione di individuare e adottare le misure necessarie per affrontare la mancanza di accesso adeguato degli operatori aerei a carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione senza indebito ritardo, e in ogni caso entro tre anni dalla richiesta dell'autorità competente ai sensi del paragrafo 2.

4. Ai fini dei paragrafi 2 e 3, se del caso, i fornitori di carburante per l'aviazione, i gestori del carburante, gli operatori aerei e qualsiasi altra parte interessata dalle difficoltà segnalate forniscono, su richiesta e senza indebito ritardo, tutte le informazioni necessarie all'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione e cooperano con quest'ultimo nell'individuare e adottare le misure necessarie per affrontare le difficoltà segnalate.
5. L'autorità o le autorità competenti trasmettono senza indebito ritardo all'Agenzia tutte le informazioni pertinenti fornite a norma dei paragrafi 2 e 3 per consentirle di redigere la relazione tecnica di cui all'articolo 13.

#### *Articolo 7*

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

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

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2023/... del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L ...).

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero di serie del regolamento contenuto nel documento PE-CONS 25/23 [2021/0214 (COD)] e inserire nella nota a piè pagina corrispondente il numero di serie, la data e il riferimento della pubblicazione di tale regolamento.

2. Se del caso, conformemente ai quadri strategici nazionali di cui al paragrafo 1, ove un tale quadro sia stato adottato, gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, i fornitori di carburante per l'aviazione e i gestori del carburante cooperano e intraprendono sforzi per facilitare l'accesso degli operatori aerei all'idrogeno o all'elettricità utilizzata principalmente per la propulsione di aeromobili e fornire le infrastrutture e i servizi necessari per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tale idrogeno o elettricità per rifornire o ricaricare gli aeromobili in linea con i quadri strategici nazionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, se del caso.
  
3. Entro il 31 marzo 2025, e successivamente ogni due anni, gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione riferiscono alle autorità competenti e all'Agenzia in merito allo stato di avanzamento dei progetti esistenti, per i rispettivi aeroporti dell'Unione, nel cui quadro si svolge una delle iniziative di cui al paragrafo 2. Tale relazione comprende informazioni accessibili al pubblico o che possono essere rese pubbliche, comprese, se del caso, proiezioni sui volumi e sul tipo di idrogeno ed elettricità prodotti e forniti agli operatori aerei nell'aeroporto dell'Unione nonché piani di realizzazione delle infrastrutture e dei servizi di ricarica e rifornimento laddove tali piani siano adottati.

## *Articolo 8*

### *Obblighi di comunicazione per gli operatori aerei*

1. Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, e per la prima volta nel 2025, gli operatori aerei trasmettono alle autorità competenti e all'Agenzia le seguenti informazioni relative a un dato periodo di riferimento:
  - a) quantitativo totale di carburante per l'aviazione caricato in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
  - b) fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, per aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
  - c) quantitativo annuo non caricato, per aeroporto dell'Unione, che deve essere comunicato pari a 0 (zero) se il quantitativo annuo non caricato è negativo oppure se è inferiore o pari al 10% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione;
  - d) quantitativo annuo caricato, per aeroporto dell'Unione, per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, espresso in tonnellate;
  - e) quantitativo totale di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione al fine di operare i loro voli, contemplati dal presente regolamento, in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in tonnellate;

- f) per ogni acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione, il nome del fornitore di carburante per l'aviazione, il quantitativo acquistato espresso in tonnellate, il processo di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita del carburante sostenibile per l'aviazione e, se un acquisto comprende diversi tipi di carburante sostenibile per l'aviazione con caratteristiche diverse, le informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione;
- g) totale dei voli effettuati ai sensi del presente regolamento in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in numero di voli e in ore di volo.

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

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

## *Articolo 9*

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

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

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

- a) una dichiarazione dei sistemi dei gas a effetto serra cui partecipano e nell'ambito dei quali è possibile comunicare i carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) una dichiarazione attestante di non aver comunicato, nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra, partite identiche di carburanti sostenibili per l'aviazione; e
- c) informazioni sulla partecipazione a regimi di sostegno finanziario dell'Unione, nazionali o regionali che consentano agli operatori aerei di essere compensati per i costi dei carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati e informazioni che indichino se la stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione abbia ricevuto o meno sostegno nell'ambito di più di un regime di sostegno finanziario.



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

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

## *Articolo 10*

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

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

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

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

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

### *Articolo 11*

#### *Autorità competente*

1. Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni pecuniarie agli operatori aerei, agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione. Gli Stati membri informano la Commissione e l'Agenzia dell'identità dell'autorità o delle autorità competenti da essi designate.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le rispettive autorità competenti esercitino i loro compiti di sorveglianza e controllo dell'attuazione in modo imparziale e trasparente e in modo indipendente dagli operatori aerei, dai fornitori di carburante per l'aviazione e dagli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione. Gli Stati membri provvedono altresì affinché le rispettive autorità competenti dispongano delle risorse e delle capacità necessarie per espletare, in modo efficiente e tempestivo, i compiti loro assegnati a norma del presente regolamento.

3. La Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri cooperano e si scambiano tutte le informazioni pertinenti per garantire l'effettiva attuazione e il rispetto del presente regolamento.
4. L'Agenzia trasmette alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai rispettivi enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 5, 6 e 7.
5. Lo Stato membro responsabile, la cui autorità competente o le cui autorità competenti, designate a norma del paragrafo 1, sono responsabili di un dato operatore aereo, è determinato a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione<sup>1</sup>. Per gli operatori aerei non attribuiti a uno Stato membro in tale regolamento, lo Stato membro responsabile è determinato conformemente alle norme di cui all'articolo 18 bis della direttiva 2003/87/CE. La Commissione può sostenere gli Stati membri nel processo di attribuzione. A tale proposito, la Commissione può chiedere l'assistenza di Eurocontrol e, a tal fine, può concludere opportuni accordi con Eurocontrol.
6. Lo Stato membro responsabile, la cui autorità o le cui autorità competenti, designate a norma del paragrafo 1, sono responsabili di un dato ente di gestione di un aeroporto dell'Unione, è determinato sulla base della rispettiva giurisdizione territoriale dell'aeroporto dell'Unione.

---

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

7. Lo Stato membro responsabile, la cui autorità o le cui autorità competenti, designate a norma del paragrafo 1, sono responsabili di un dato fornitore di carburante per l'aviazione, è lo Stato membro in cui il fornitore di carburante per l'aviazione ha la sede di attività principale.
8. Per i fornitori di carburante per l'aviazione che non hanno la sede di attività principale in uno Stato membro, lo Stato membro responsabile è quello in cui il fornitore di carburante per l'aviazione ha fornito la maggior parte di carburante per l'aviazione nel 2023 o nel primo anno di fornitura di carburante per l'aviazione sul mercato dell'Unione, a seconda di quale data sia posteriore.

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

*Articolo 12*  
*Applicazione delle norme*

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive, tenendo conto, in particolare, della natura, della durata, della frequenza e della gravità della violazione. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione entro il 31 dicembre 2024 e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.
2. Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 5 sia imposta una sanzione pecuniaria. Tale sanzione pecuniaria è proporzionata e dissuasiva e di importo non inferiore al doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato. Un operatore aereo può essere esentato da una sanzione pecuniaria se può dimostrare che la sua inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 5 è stata dovuta a circostanze eccezionali e imprevedibili, al di fuori del suo controllo, i cui effetti non si sarebbero potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.
3. Gli Stati membri provvedono affinché agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione che non adottano le misure necessarie per ovviare alla mancanza di un accesso adeguato da parte degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, sia imposta una sanzione pecuniaria.

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

6. Gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione per i quali sia stato dimostrato che hanno fornito informazioni fuorvianti o inesatte riguardo alle caratteristiche o all'origine del carburante sostenibile per l'aviazione da essi fornito a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, e dell'articolo 10, sia imposta una sanzione pecuniaria. Tale sanzione pecuniaria è proporzionata e dissuasiva e di importo non inferiore al doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello del carburante sostenibile per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione in merito al quale sono state fornite informazioni fuorvianti o inesatte.
7. Nella decisione che impone le sanzioni pecuniarie di cui ai paragrafi 2, 4, 5 e 6, l'autorità o le autorità competenti illustrano la metodologia applicata per determinare il prezzo del carburante per l'aviazione, del carburante sostenibile per l'aviazione e del carburante sintetico per l'aviazione sul mercato del carburante per l'aviazione dell'Unione. Tale metodologia si basa su criteri verificabili e oggettivi, compresa l'ultima relazione tecnica disponibile di cui all'articolo 13.



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

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

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

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

9. Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni pecuniarie.
10. Gli Stati membri dovrebbero cercare di garantire che le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie, o l'equivalente in valore finanziario di tali entrate, siano utilizzate per sostenere progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione, la produzione di tali carburanti ovvero meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.

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

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

### *Articolo 13*

#### *Raccolta e pubblicazione dei dati*

1. L'Agenzia pubblica ogni anno una relazione tecnica sulla base delle relazioni di cui agli articoli 7, 8 e 10 e la trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione comprende come minimo le informazioni seguenti:
  - a) il quantitativo aggregato di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato dagli operatori aerei a livello dell'Unione, per l'utilizzo sui voli contemplati dal presente regolamento in partenza da un aeroporto dell'Unione, e per aeroporto dell'Unione;
  - b) il quantitativo aggregato di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburanti sintetici per l'aviazione forniti a livello dell'Unione, per Stato membro e per aeroporto dell'Unione. La relazione include il quantitativo e il tipo di materie prime utilizzate a livello dell'Unione, per Stato membro e per aeroporto dell'Unione, e un'analisi della capacità dei fornitori di carburante per l'aviazione di rispettare le quote minime di cui all'allegato I;

- c) per quanto possibile, il quantitativo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito nei paesi terzi con i quali l'Unione, o l'Unione e i suoi Stati membri, ha concluso un accordo che disciplina la fornitura di servizi aerei, e in altri paesi terzi qualora tali informazioni siano pubblicamente disponibili;
- d) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione e per Stato membro e, per quanto possibile, nei paesi terzi con i quali l'Unione, o l'Unione e i suoi Stati membri, ha concluso un accordo che disciplina la fornitura di servizi aerei, nonché in altri paesi terzi, comprese informazioni sull'evoluzione del divario di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione;
- e) lo stato di conformità dell'ente di gestione di un aeroporto dell'Unione per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;
- f) lo stato di conformità di ciascun operatore aereo e fornitore di carburante per l'aviazione soggetto a un obbligo ai sensi del presente regolamento nel periodo di riferimento;
- g) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione e le caratteristiche di sostenibilità dell'idrogeno per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli contemplati dal presente regolamento in partenza da aeroporti dell'Unione;

- h) il tenore medio totale di aromatici e naftaleni in volume percentuale e di zolfo in massa percentuale nel carburante per l'aviazione fornito per aeroporto dell'Unione e a livello dell'Unione;
  - i) lo stato di avanzamento dei progetti negli aeroporti dell'Unione che perseguono le iniziative di cui all'articolo 7, paragrafo 3.
2. Nell'elaborare tale relazione, l'Agenzia può consultare gli esperti degli Stati membri.

#### *Articolo 14*

##### *Sistema di etichettatura ambientale*

1. È istituito un sistema volontario di etichettatura ambientale che consente di misurare le prestazioni ambientali dei voli.
2. Le etichette rilasciate a norma del presente articolo si applicano agli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per i voli da esso contemplati in partenza da aeroporti dell'Unione. Se un operatore aereo chiede il rilascio di un'etichetta a norma del presente articolo, esso la richiede per tutti i suoi voli contemplati dal presente regolamento in partenza da aeroporti dell'Unione.

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

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

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

- a) l'impronta di carbonio prevista per passeggero, espressa secondo il sistema metrico decimale, come per esempio in chilogrammi di CO<sub>2</sub> per passeggero, per il periodo di validità dell'etichetta;
- b) l'efficienza prevista in termini di CO<sub>2</sub> per chilometro, espressa secondo il sistema metrico decimale, come per esempio in grammi di CO<sub>2</sub> per passeggero per chilometro, per il periodo di validità dell'etichetta.

4. L'impronta di carbonio prevista per passeggero e l'efficienza prevista in termini di CO<sub>2</sub> per chilometro di un volo sono determinate dall'Agenzia sulla base di una metodologia standardizzata fondata su dati scientifici e delle informazioni fornite dagli operatori aerei in merito a tutti o ad alcuni dei seguenti fattori:
- a) i tipi di aeromobili, il numero medio di passeggeri e di carichi di merci integrati, ove necessario, da stime di tali fattori, quali i coefficienti di riempimento medio per la rotta specificata per un dato periodo di tempo; e
  - b) le prestazioni del combustibile utilizzato sui voli effettuati dall'operatore aereo sulla base della diffusione di carburanti e utilizzando parametri quali il quantitativo totale di carburanti sostenibili per l'aviazione caricati, la percentuale rispetto alla diffusione totale di carburanti, la qualità e l'origine, la composizione e le emissioni durante il ciclo di vita derivanti dall'utilizzo del carburante calcolati per il volo.
5. Le etichette rilasciate a norma del presente articolo sono valide per un periodo di tempo limitato non superiore a un anno, specificato negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 11, lettera c). Il periodo di validità dell'etichetta è chiaramente indicato dall'operatore aereo insieme all'etichetta.
6. L'Agenzia rilascia etichette su richiesta di un operatore aereo per ciascun volo o ciascuna serie di voli effettuati alle stesse condizioni, sulla base delle informazioni di cui al paragrafo 3 e della metodologia standardizzata fondata su dati scientifici e dei fattori di cui al paragrafo 4.

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

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

L'operatore aereo può presentare ricorso contro le decisioni dell'Agenzia adottate a norma del presente paragrafo e del paragrafo 7 del presente articolo. Tale ricorso è presentato alla commissione di ricorso di cui all'articolo 105 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> entro dieci giorni dalla notifica della decisione. Si applicano gli articoli 106 e 107, l'articolo 108, paragrafi 2 e 3, e gli articoli 111, 112, 113 e 114 del regolamento (UE) 2018/1139. Qualsiasi decisione da parte dall'Agenzia a norma del presente paragrafo è adottata senza indebito ritardo.

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

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

---

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



8. Gli operatori aerei cui è stata rilasciata un'etichetta a norma del paragrafo 6 espongono l'etichetta contenente le informazioni di cui al paragrafo 3, secondo comma. L'etichetta è facilmente accessibile e comprensibile. Essa è presentata in modo da consentire ai clienti di confrontare facilmente le prestazioni ambientali dei voli effettuati da diversi operatori aerei che coprono la stessa rotta. Se un operatore aereo espone l'etichetta presso un punto vendita o in occasione di qualsiasi altro contatto con i clienti, esso lo fa per tutti i voli che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
9. Al fine di finanziare i costi del servizio fornito dall'Agenzia, il rilascio di un'etichetta su richiesta di un operatore aereo è soggetto al pagamento di un onere. Le entrate generate da tali oneri costituiscono altre entrate ai sensi dell'articolo 120, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 e sono trattate come entrate con destinazione specifica che l'Agenzia deve assegnare a copertura di tali costi. Si applica l'articolo 126, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2018/1139. L'importo dell'onere è definito a norma dell'articolo 126, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139.
10. Nell'ambito dei suoi compiti nel settore della protezione dell'ambiente di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, l'Agenzia contribuisce a sensibilizzare in merito all'esistenza del sistema di etichettatura istituito dal presente articolo.

11. Al fine di garantire l'attuazione uniforme e il rispetto delle norme di cui al presente articolo, la Commissione adotta, entro il 1° gennaio 2025, atti di esecuzione recanti disposizioni dettagliate per quanto riguarda:
- a) la metodologia standardizzata fondata su dati scientifici di cui al paragrafo 4, basata sui migliori dati scientifici disponibili, in particolare i dati forniti dall'Agenzia e compresa la metodologia per l'utilizzo delle stime di cui al paragrafo 4, lettera a);
  - b) la procedura con cui gli operatori aerei sono tenuti a fornire all'Agenzia le informazioni pertinenti per il rilascio di un'etichetta e la procedura per il rilascio di tale etichetta da parte dell'Agenzia, compreso il termine entro il quale l'Agenzia deve adottare una decisione a norma del paragrafo 6;
  - c) la durata della validità delle etichette rilasciate a norma del presente articolo, non superiore a un anno;
  - d) le condizioni alle quali l'Agenzia deve effettuare il riesame di cui al paragrafo 7;
  - e) la procedura di cui al paragrafo 7 attraverso la quale l'Agenzia può revocare le etichette esistenti o rilasciare una nuova etichetta;

- f) i modelli per l'esposizione delle etichette rilasciate a norma del presente articolo;
- g) la garanzia di un facile accesso a tutte le etichette rilasciate in formato leggibile tramite un dispositivo informatico;
- h) la possibilità e le condizioni alle quali gli operatori aerei possono esporre, senza utilizzare un'etichetta a norma del presente articolo, informazioni sulle prestazioni ambientali analoghe a quelle di cui al paragrafo 3 per i voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

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

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

*Articolo 15*  
*Meccanismi di flessibilità*

1. In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2034, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può fornire le quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione definite nell'allegato I come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.
  
2. Entro il 1° luglio 2024 la Commissione individua e valuta le evoluzioni in materia di produzione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del carburante per l'aviazione dell'Unione e valuta eventuali miglioramenti o misure supplementari rispetto all'attuale meccanismo di flessibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione di cui al paragrafo 1, quali l'istituzione o il riconoscimento di un sistema di negoziabilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione per consentire l'approvvigionamento di carburante nell'Unione senza bisogno di una connessione fisica a un sito di fornitura, al fine di agevolare ulteriormente la fornitura e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione durante il periodo di flessibilità.

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

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

*Articolo 16*  
*Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato *RefuelEU Aviation* ("comitato"). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 17*  
*Relazioni e riesame*

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

2. La relazione contiene una valutazione dettagliata dell'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e del suo impatto sul funzionamento del mercato interno dell'aviazione dell'Unione, compreso sulla competitività e sulla connettività, in particolare delle isole e dei territori remoti, e sull'efficacia in termini di costi delle riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita. La relazione valuta inoltre le esigenze di investimento, le esigenze occupazionali e di formazione e le esigenze in termini di ricerca e innovazione nei carburanti sostenibili per l'aviazione. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO<sub>2</sub> o le tecnologie di cattura direttamente dall'atmosfera.
  
3. La relazione valuta l'eventuale necessità di rivedere l'ambito di applicazione del presente regolamento, la definizione di carburanti sostenibili per l'aviazione, i carburanti ammissibili e le quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I, nonché il livello delle sanzioni pecuniarie. La relazione valuta l'eventuale ampliamento dell'ambito di applicazione del presente regolamento per includervi altre fonti energetiche e altri tipi di carburanti sintetici definiti nella direttiva (UE) 2018/2001, tenendo in debito conto il principio della neutralità tecnologica. La relazione valuta inoltre iniziative, miglioramenti e misure supplementari per agevolare e promuovere ulteriormente un aumento della fornitura e della diffusione di carburanti per l'aviazione non "drop-in", e relativi servizi, infrastrutture e tecnologie, coerenti con l'obiettivo di decarbonizzare il trasporto aereo, preservando nel contempo condizioni di parità.

4. La relazione prende in considerazione l'eventuale inclusione di meccanismi per sostenere la produzione e il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione, compresi la raccolta e l'utilizzo di fondi, e per limitare gli effetti negativi del presente regolamento sulla connettività e sulla competitività. La relazione valuta se tali meccanismi debbano includere meccanismi finanziari e di altro tipo per colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.
5. La relazione valuta gli effetti delle esenzioni concesse a norma dell'articolo 5 sul funzionamento del mercato interno dell'aviazione.

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

La relazione valuta la competitività dei vettori aerei e degli hub aeroportuali dell'Unione rispetto ai loro concorrenti nei paesi terzi interessati, nonché l'eventuale reinstradamento, in particolare attraverso una deviazione del traffico verso gli hub aeroportuali di paesi terzi, il che comporta la rilocalizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. In particolare, in assenza di un regime obbligatorio a livello internazionale sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali con un livello di ambizione analogo rispetto ai requisiti stabiliti nel presente regolamento ovvero in assenza di meccanismi elaborati a livello internazionale che consentano di evitare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e di distorsione della concorrenza per il trasporto aereo internazionale, entro il 31 dicembre 2026 la Commissione prende in considerazione, se del caso, meccanismi mirati volti a prevenire tali effetti, compresa, ove opportuno, l'estensione al trasporto aereo internazionale del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere istituito dal regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, nonché altri tipi di misure che tengano conto del fatto che la destinazione finale del volo si trova al di fuori del territorio dell'Unione.

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

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

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 52).



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

*Articolo 18*

*Entrata in vigore*

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

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

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

Fatto a ...,

*Per il Parlamento europeo*

*La presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

## ALLEGATO I

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

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

- e) dal 1° gennaio 2045, ogni anno, una quota minima del 42 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 15 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
  - f) dal 1° gennaio 2050, ogni anno, una quota minima del 70 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 35 % di carburanti sintetici per l'aviazione.
-

## ALLEGATO II

Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo

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

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

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

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