



Bruselas, 2 de junio de 2022
(OR. fr, en)

9805/22

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

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

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	8859/22
N.º doc. Ción.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible - «ReFuel Aviation» - Orientación general

Se remite a las delegaciones en [anexo](#), a efectos de información, el texto sobre el cual el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) alcanzó una orientación general sobre la propuesta de referencia en su sesión del 2 de junio de 2022.

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) En las últimas décadas, el transporte aéreo ha desempeñado un papel crucial en la economía de la Unión y en la vida cotidiana de sus ciudadanos, como uno de los sectores con mejores resultados y mayor dinamismo de la economía de la Unión. Ha sido un factor determinante para el crecimiento económico, el empleo, el comercio y el turismo, así como para la conectividad y la movilidad, tanto para las empresas como para los ciudadanos, en particular en el mercado interior de la aviación de la Unión. El crecimiento de los servicios de transporte aéreo ha contribuido de forma notable a mejorar la conectividad dentro de la Unión y con terceros países, y ha sido un importante motor para la economía de la Unión.

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

- (2) Desde 2020, el transporte aéreo ha sido uno de los sectores más gravemente afectados por la crisis de la COVID-19. Vislumbrando ya el final de la pandemia, se espera que el tráfico aéreo se reanude gradualmente en los próximos años y se recupere hasta los niveles anteriores a la crisis. Al mismo tiempo, las emisiones del sector llevan aumentando desde 1990 y la tendencia al alza de las emisiones podría volver a producirse a medida que vayamos superando la pandemia. Por consiguiente, es necesario prepararse para el futuro y realizar los ajustes necesarios para garantizar un mercado del transporte aéreo que funcione correctamente y contribuya a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, con unos niveles elevados de conectividad, seguridad y protección.
- (3) El funcionamiento del sector del transporte aéreo de la Unión está determinado por su carácter transfronterizo en toda la Unión y por su dimensión mundial. El mercado interior de la aviación es uno de los sectores más integrados de la Unión y se rige por normas uniformes sobre el acceso a los mercados y las condiciones de explotación. La política exterior de transporte aéreo se rige por normas establecidas a escala mundial en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como por acuerdos multilaterales o bilaterales globales entre la Unión o sus Estados miembros y terceros países.
- (4) El mercado del transporte aéreo está sujeto a una fuerte competencia entre los agentes económicos de toda la Unión, para la que es indispensable que las condiciones de competencia sean equitativas. La estabilidad y la prosperidad del mercado del transporte aéreo y de sus agentes económicos dependen de un marco de actuación claro y armonizado, en el que los operadores de aeronaves, los aeropuertos y los demás agentes de la aviación puedan operar sobre la base de la igualdad de oportunidades. Cuando se producen distorsiones en el mercado, estas pueden colocar en posición de desventaja a los operadores de aeronaves o a los aeropuertos con respecto a los competidores internos o externos, lo cual, a su vez, puede dar lugar a una pérdida de competitividad del sector del transporte aéreo y a una pérdida de conectividad aérea para los ciudadanos y las empresas.

- (5) En particular, es esencial garantizar unas condiciones de competencia equitativas en todo el mercado del transporte aéreo de la Unión en lo que respecta al combustible de aviación, que representa un porcentaje importante de los costes de los operadores de aeronaves, al mismo tiempo que se fomenta la descarbonización del transporte aéreo mediante la promoción de los combustibles de aviación sostenibles (en lo sucesivo, los «CAS»). Las variaciones en los precios del combustible pueden afectar a los resultados económicos de los operadores de aeronaves e incidir negativamente en la competencia en el mercado. Cuando existen diferencias en los precios del combustible de aviación entre aeropuertos de la Unión o entre aeropuertos de la Unión y de fuera de ella, tales diferencias pueden provocar que, por motivos económicos, los operadores de aeronaves adapten sus estrategias de repostaje. El sobrerrestaje de combustible aumenta el consumo de combustible de las aeronaves y genera emisiones innecesarias de gases de efecto invernadero. Por consiguiente, dicho sobrerrestaje por parte de los operadores de aeronaves socava los esfuerzos que realiza la Unión para proteger el medio ambiente. Algunos operadores de aeronaves pueden utilizar los precios favorables del combustible de aviación que tienen en su base como ventaja competitiva con respecto a otras compañías aéreas que operan en rutas similares, lo cual puede ser perjudicial tanto para la competitividad del sector como para la conectividad aérea. El presente Reglamento debe establecer medidas para evitar tales prácticas a fin de evitar daños medioambientales innecesarios y restablecer y preservar unas condiciones de competencia leal en el mercado del transporte aéreo.
- (6) Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente. El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige que se introduzcan medidas destinadas a reducir las emisiones de carbono de las aeronaves que vuelan desde aeropuertos de la Unión. Dichas medidas deben contribuir al logro de los objetivos climáticos de la Unión de aquí a 2030 y 2050.

- (7) La Comunicación sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente³, que fue adoptada por la Comisión en diciembre de 2020, establece una línea de actuación para que el sistema de transporte de la UE logre su transformación ecológica y digital y sea más resiliente. La descarbonización del sector del transporte aéreo es un proceso necesario y complicado, especialmente a corto plazo. Los avances tecnológicos realizados en los programas europeos y nacionales de investigación e innovación en el sector de la aviación han contribuido a reducir notablemente las emisiones en las últimas décadas. Sin embargo, el crecimiento del tráfico aéreo a escala mundial ha sido superior a las reducciones de emisiones del sector. Si bien se espera que las nuevas tecnologías ayuden a reducir en las próximas décadas la dependencia de la energía fósil que tiene la aviación de corta distancia, los CAS son la única solución para lograr un nivel considerable de descarbonización de los vuelos de cualquier distancia, incluso a corto plazo. No obstante, en la actualidad este potencial apenas se aprovecha.
- (8) Los CAS son combustibles líquidos de sustitución directa del combustible convencional y plenamente miscibles con él, y que son compatibles con los motores de aeronaves existentes. Se han certificado a escala mundial varias vías de producción de CAS para su uso en la aviación civil o militar. Los CAS están preparados tecnológicamente para desempeñar un papel importante en la reducción de las emisiones del transporte aéreo incluso a muy corto plazo. Se espera que, a medio y largo plazo, representen una parte importante de la combinación de combustibles de la aviación. Además, con el apoyo de unas normas internacionales adecuadas en materia de combustibles, los CAS podrían contribuir a reducir el contenido de sustancias aromáticas del combustible final utilizado por un operador, contribuyendo así a reducir otras emisiones distintas del CO₂. Se espera que otras alternativas para la propulsión de aeronaves, como la electricidad o el hidrógeno líquido, contribuyan progresivamente a la descarbonización del transporte aéreo, empezando por los vuelos de corta distancia.
- (9) La introducción gradual de CAS en el mercado del transporte aéreo supondrá un coste adicional para las compañías aéreas, ya que estas tecnologías de combustible son actualmente más caras que el combustible convencional. Se prevé que esto agrave los problemas ya existentes en cuanto a condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo por lo que se refiere al combustible de aviación, y que provoque nuevas distorsiones entre los operadores de aeronaves y los aeropuertos. Mediante la definición de requisitos armonizados en toda la Unión, el presente Reglamento debe adoptar medidas para evitar que la introducción de CAS afecte negativamente a la competitividad del sector de la aviación.

³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final], de 9.12.2020.

- (10) A escala mundial los CAS están regulados por la OACI. En particular, la OACI establece disposiciones detalladas sobre la sostenibilidad, la trazabilidad y la contabilidad de los CAS que se utilicen en los vuelos contemplados en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Aunque en el CORSIA se establecen incentivos y los CAS se consideran un pilar integral del trabajo sobre la viabilidad de un objetivo ideal a largo plazo para la aviación internacional, actualmente no existe ningún régimen obligatorio para el uso de CAS en los vuelos internacionales. Sí existen acuerdos multilaterales o bilaterales exhaustivos de transporte aéreo entre la UE o sus Estados miembros y terceros países, que suelen incluir disposiciones sobre protección del medio ambiente. Sin embargo, por el momento, tales disposiciones no imponen a las partes contratantes ningún requisito vinculante sobre el uso de CAS.
- (11) A escala de la UE, las normas generales sobre energías renovables para el sector del transporte se establecen en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴. En el pasado estos marcos normativos horizontales intersectoriales no se han mostrado eficaces para llevar a cabo, en el transporte aéreo, la transición de combustibles fósiles a CAS. La Directiva (UE) 2018/2001 y su predecesora establecen objetivos generales para todos los modos de transporte a los que deben suministrarse combustibles renovables. Dado que la aviación es un mercado de combustible pequeño, para el cual los combustibles renovables son más costosos de producir que para otros modos de transporte, dichos marcos reguladores deben completarse con medidas específicas para la aviación destinadas a impulsar eficazmente la implantación de CAS. Además, las transposiciones nacionales de la Directiva (UE) 2018/2001 podrían generar una gran fragmentación en el mercado del transporte aéreo, en la que las normas nacionales sobre CAS establecerían objetivos muy diferentes. Cabría esperar que esto dificultara aún más la consecución de condiciones de competencia equitativas en el transporte aéreo.

⁴ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

- (12) Por consiguiente, deben establecerse normas uniformes para el mercado interior de la aviación, a fin de complementar la Directiva (UE) 2018/2001 y hacer que cumpla sus objetivos generales, abordando las necesidades y disposiciones específicas derivadas del mercado interior de la aviación de la UE. En particular, el presente Reglamento tiene por objeto evitar la fragmentación del mercado de la aviación e impedir las posibles distorsiones de la competencia entre los agentes económicos o las prácticas desleales de evitación de costes en lo que respecta al repostaje de los operadores de aeronaves, además de fomentar el uso de CAS. No obstante, el presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de las obligaciones establecidas en la Directiva (UE) 2018/2001; los Estados miembros pueden alegar el uso de combustibles de aviación cubiertos por el presente Reglamento para alcanzar los objetivos y metas establecidos en dicha Directiva con arreglo a las condiciones y los límites fijados en ella.
- (13) El presente Reglamento tiene por objeto, en primer lugar, establecer un marco que restablezca y mantenga condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo por lo que se refiere al uso de combustibles de aviación. Dicho marco debe evitar que en la Unión haya disposiciones divergentes que agraven las prácticas de repostaje que distorsionan la competencia entre operadores de aeronaves o que colocan a algunos aeropuertos en desventaja competitiva respecto a otros. En segundo lugar, tiene por objeto encauzar el mercado de la aviación de la UE con normas estrictas para garantizar que puedan introducirse porcentajes cada vez mayores de CAS en los aeropuertos de la UE sin que ello afecte negativamente a la competitividad del mercado interior de la aviación de la UE.
- (14) Es esencial establecer normas armonizadas en todo el mercado interior de la UE, que se apliquen directa y uniformemente a los agentes del mercado de la aviación, por una parte, y a los agentes del mercado de los combustibles de aviación, por otra. El marco general establecido por la Directiva (UE) 2018/2001 debe complementarse con una *lex specialis* aplicable al transporte aéreo. Debe incluir objetivos graduales de incremento del suministro de CAS. Estos objetivos deben definirse cuidadosamente, teniendo en cuenta los objetivos de un mercado del transporte aéreo que funcione correctamente, la necesidad de descarbonizar el sector de la aviación, y la situación actual de la industria de los CAS.

- (15) El presente Reglamento debe ser de aplicación para las aeronaves utilizadas en la aviación civil que efectúen vuelos de transporte aéreo comercial. No debe ser de aplicación para otras aeronaves, como las militares y las dedicadas a operaciones con fines humanitarios, de repatriación y deportación, de búsqueda, rescate y socorro en caso de catástrofe o por motivos médicos, ni a operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios. De hecho, los vuelos operados en tales circunstancias tienen carácter excepcional y, como tales, no siempre pueden planificarse del mismo modo que los vuelos regulares. Dada la naturaleza de sus operaciones, puede que no siempre estén en condiciones de cumplir las obligaciones derivadas del presente Reglamento, ya que pueden representar una carga innecesaria. Con el fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en todo el mercado único de la aviación de la UE, el presente Reglamento debe cubrir el mayor porcentaje posible del tráfico aéreo comercial gestionado desde aeropuertos situados en el territorio de la UE. Al mismo tiempo, para salvaguardar la conectividad aérea en beneficio de los ciudadanos, las empresas y las regiones de la UE, es importante evitar que se imponga una carga excesiva a las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos pequeños. Debe definirse un umbral anual de tráfico aéreo de pasajeros y de mercancías, por debajo del cual los aeropuertos no estarían cubiertos por el presente Reglamento. No obstante, el ámbito de aplicación del Reglamento debe abarcar al menos el 95 % del tráfico total que salga de aeropuertos de la Unión. Además, los Estados miembros deben poder decidir que un aeropuerto situado en su territorio que no alcance dicho umbral sea tratado como un aeropuerto de la Unión a efectos del presente Reglamento y que, por tanto, esté sujeto a este. Por las mismas razones, debe definirse un umbral para eximir a los operadores de aeronaves que realicen un número muy reducido de salidas desde aeropuertos situados en el territorio de la UE.

- (16) Debe fomentarse el desarrollo y la implantación de CAS que presenten un elevado potencial de sostenibilidad, madurez comercial, innovación y crecimiento para satisfacer las necesidades futuras. Todo ello debe contribuir a crear mercados de combustibles innovadores y competitivos y a garantizar, a corto y largo plazo, un suministro suficiente de combustibles de aviación sostenibles a fin de contribuir a cumplir los objetivos de descarbonización del transporte de la Unión, redoblando al mismo tiempo los esfuerzos de esta por lograr un nivel elevado de protección del medio ambiente. A tal fin, deben ser admisibles todos los biocarburantes que cumplan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 y estén certificados de conformidad con dicha Directiva, con excepción de los biocarburantes producidos a partir de «cultivos alimentarios y forrajeros», los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de aviación de carbono reciclado que cumplan el umbral de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a que se refiere dicha Directiva. A este respecto, para garantizar la coherencia con otras políticas conexas de la UE, la admisibilidad de los biocarburantes, los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado debe basarse en los criterios y umbrales de sostenibilidad establecidos en la Directiva 2018/2001.

En particular, los CAS producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 son esenciales, ya que actualmente es la tecnología más madura desde el punto de vista comercial para descarbonizar el transporte aéreo incluso a corto plazo. La cuota de energías renovables de los combustibles producidos mediante el coprocesamiento debe ser admisible con arreglo a la definición de CAS, siempre que la cuota de energías renovables se produzca a partir de las materias primas enumeradas en la Directiva (UE) 2018/2001, con excepción de los biocarburantes producidos a partir de «cultivos alimentarios y forrajeros», tal como se definen en el artículo 2, apartado 2, punto 40, de dicha Directiva, y debe determinarse de conformidad con la metodología establecida en el acto delegado [XXX].

Los combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono para la aviación que logren importantes reducciones de gases de efecto invernadero similares a las de los combustibles renovables de origen no biológico también deben incluirse en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

- (16 *bis*) Debido a su utilización en productos cosméticos y en piensos, los biocarburantes distintos de los biocarburantes avanzados, tal como se definen en el artículo 2, apartado 2, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, y los biocarburantes distintos de los biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva suministrados en los aeropuertos de la Unión por cada proveedor de combustible deberían representar un máximo del 3 % a efectos del cumplimiento de los porcentajes mínimos de CAS que deban suministrarse en cada aeropuerto de la Unión en virtud del presente Reglamento.

- (17) Por razones de sostenibilidad, no deben ser admisibles los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. En particular, el cambio indirecto del uso de la tierra se produce cuando el cultivo de biocombustibles sustituye a la producción tradicional de cultivos alimentarios y forrajeros. Dicha demanda adicional aumenta la presión sobre la tierra y puede dar lugar a la expansión de las tierras agrícolas hacia zonas con elevadas reservas de carbono, como los bosques, los humedales y las turberas, lo que acarrearía más emisiones de gases de efecto invernadero y una pérdida de biodiversidad. Las investigaciones han puesto de manifiesto que la magnitud del efecto depende de una serie de factores, entre los que se encuentran el tipo de materia prima utilizada para la producción de combustible, el nivel de la demanda adicional de materias primas provocada por el uso de biocombustibles y la medida en que las tierras con elevadas reservas de carbono están protegidas en todo el mundo. Los mayores riesgos del cambio indirecto del uso de la tierra se han detectado en los biocombustibles, combustibles producidos a partir de materias primas en relación con las cuales se observa una expansión importante de la superficie de producción hacia tierras con elevadas reservas de carbono. Por consiguiente, no deben promoverse los combustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros. Este enfoque está en consonancia con la política de la Unión, en particular con la Directiva (UE) 2018/2001, que limita, estableciendo un tope, el uso de dichos biocombustibles en el transporte por carretera y ferrocarril, teniendo en cuenta sus menores beneficios medioambientales, su menor rendimiento en términos de potencial de reducción de los gases de efecto invernadero y cuestiones de sostenibilidad más amplias. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el cambio indirecto del uso de la tierra —que pueden anular parcial o totalmente la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de determinados biocombustibles— el cambio indirecto del uso de la tierra también plantea riesgos para la biodiversidad. Este riesgo es especialmente grave en el contexto de una expansión potencialmente importante de la producción impulsada por un aumento significativo de la demanda. El sector de la aviación registra actualmente niveles insignificantes de demanda de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, ya que más del 99 % de los combustibles de aviación que se utilizan actualmente son de origen fósil. Procede, por tanto, evitar que se cree una demanda potencialmente grande de biocombustibles producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros mediante la promoción de su uso en virtud del presente Reglamento. Disponer que los biocombustibles obtenidos a partir de cultivos no sean admisibles en virtud del presente Reglamento también minimiza cualquier riesgo de ralentizar la descarbonización del transporte por carretera que, de lo contrario, podría producirse al hacer que biocombustibles obtenidos a partir de cultivos para el transporte por carretera pasaran a destinarse al sector de la aviación. Es esencial reducir al mínimo tal cambio, ya que el transporte por carretera sigue siendo, con diferencia, el sector de transporte más contaminante.

- (18) [...]
- (19) El presente Reglamento debe tener el objetivo de garantizar que los operadores de aeronaves puedan competir en igualdad de oportunidades por lo que se refiere al acceso a los CAS. Para evitar distorsiones en el mercado de los servicios aéreos, todos los aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben recibir el suministro de porcentajes mínimos uniformes de CAS. Con el fin de crear un marco jurídico claro y predecible y, de este modo, fomentar el desarrollo del mercado y la implantación de los combustibles que sean más sostenibles e innovadores y tengan potencial de crecimiento para satisfacer las necesidades futuras de tecnologías de combustible, el presente Reglamento debe fijar gradualmente, a lo largo del tiempo, porcentajes mínimos de CAS, incluidos los combustibles de aviación sintéticos. Es necesario establecer una subobligación específica para los combustibles de aviación sintéticos, en vista del importante potencial de descarbonización de dichos combustibles y las estimaciones actuales sobre sus costes de producción. Cuando se producen a partir de electricidad renovable y carbono capturado directamente del aire, los combustibles de aviación sintéticos pueden lograr hasta un 100 % de ahorro de emisiones en comparación con los combustibles de aviación convencionales. También presentan ventajas notables frente a otros tipos de combustibles CAS en lo que respecta a la eficiencia en el uso de los recursos (en particular en cuanto a las necesidades de agua) del proceso de producción. Sin embargo, se estima que los costes actuales de producción de los combustibles de aviación sintéticos son entre tres y seis veces superiores al precio de mercado de los combustibles de aviación convencionales. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer una subobligación específica para esta tecnología. Los proveedores de combustible deben tener la opción de alcanzar los porcentajes mínimos establecidos en el presente Reglamento utilizando combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono para la aviación derivados de hidrógeno bajo en carbono que logren reducciones elevadas de gases de efecto invernadero similares a las de los combustibles renovables de origen no biológico.
- (20) Es esencial garantizar que puedan suministrarse con éxito al mercado de la aviación los porcentajes mínimos de CAS, sin que haya escasez de suministro. A tal fin, debe preverse un plazo de tiempo suficiente para que la industria de los combustibles renovables pueda desarrollar una capacidad de producción en consecuencia. El suministro de CAS debe ser obligatorio a partir de 2025. Del mismo modo, a fin de dar seguridad jurídica y previsibilidad al mercado y dirigir de forma duradera las inversiones hacia la capacidad de producción de CAS, los términos del presente Reglamento deben permanecer estables durante un largo período de tiempo.

(20 *bis*) Dado que el Reglamento no establece un porcentaje máximo de CAS en todos los combustibles de aviación, las compañías aéreas y los proveedores de combustible pueden perseguir políticas medioambientales más ambiciosas, que exijan mayor utilización y suministro de CAS en su red general de operaciones. En consecuencia, el mercado debe ser libre de suministrar y utilizar cantidades de CAS mayores que las necesarias para la aplicación de los porcentajes mínimos establecidos en el presente Reglamento. Además, a fin de seguir reforzando la descarbonización del sector de la aviación y en vista del importante potencial de descarbonización de los combustibles de aviación sintéticos, los Estados miembros deben poder aplicar, durante un período limitado de tiempo y hasta unos límites máximos específicos, porcentajes mínimos más elevados de esos combustibles que los establecidos en el presente Reglamento en uno o en varios aeropuertos de la Unión situados en su territorio cuando el porcentaje mínimo de CAS, incluidos los combustibles sintéticos para la aviación, establecido en el presente Reglamento se haya alcanzado durante el período de notificación anterior como promedio en todos los aeropuertos de la Unión o en cualquier momento antes del 1 de enero de 2027. Los Estados miembros también deben tener la posibilidad de no aplicar estos límites máximos en el caso de los aeropuertos pequeños, en los que el tráfico anual no nacional de pasajeros es inferior a dos millones de pasajeros, ya que esta opción adicional no afectaría negativamente al mercado interior de la aviación. No obstante, cuando la distribución de combustibles de aviación sintéticos en todos los aeropuertos de la Unión no pueda garantizarse debido a una falta estructural de producción o suministro de dichos combustibles en la Unión, la Comisión debe adoptar una decisión por la que se exija a los Estados miembros que suspendan la aplicación de esos porcentajes mínimos nacionales más elevados. Las disposiciones del presente Reglamento no deben impedir a los Estados miembros aplicar medidas específicas distintas de las establecidas en él que tengan por objeto facilitar el uso de los CAS en los vuelos nacionales.

(21) Con la introducción y el aumento de CAS en los aeropuertos de la Unión, las prácticas de sobrerrepostaje de combustible pueden agravarse como consecuencia de aumentos en los costes del combustible. Las prácticas de sobrerrepostaje son insostenibles y deben evitarse, ya que socavan los esfuerzos de la Unión por reducir el impacto ambiental del transporte. Serían contrarias a los objetivos de descarbonización de la aviación, ya que el aumento del peso de las aeronaves aumentaría el consumo de combustible y las emisiones correspondientes en los vuelos. Las prácticas de sobrerrepostaje también dificultan la existencia de condiciones de competencia equitativas en la Unión, tanto entre operadores de aeronaves como entre aeropuertos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe exigir a los operadores de aeronaves que reposten antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado. La cantidad de combustible abastecida antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado debe ser proporcional a la cantidad de combustible necesaria para operar los vuelos con origen en dicho aeropuerto, sin perjuicio de la reserva de combustible de la que vaya a abastecerse para así cumplir las normas sobre seguridad del combustible, en particular el Reglamento n.º 965/2012 de la Comisión⁵. Esta disposición garantiza que las mismas condiciones para las operaciones en la Unión se apliquen por igual a los operadores de la Unión y a los operadores extranjeros, al mismo tiempo que se garantiza un nivel elevado de protección del medio ambiente.

(21 *bis*) No obstante, el presente Reglamento debe prever la posibilidad de eximir durante un período limitado de tiempo a los operadores de aeronaves de la obligación de repostar antes de la salida en rutas específicas de menos de 1 200 kilómetros que salgan de aeropuertos de la Unión, en caso de que dichos operadores puedan demostrar dificultades operativas graves y recurrentes para el repostaje de aeronaves en un determinado aeropuerto de la Unión que les impidan realizar servicios de escala en un plazo razonable, lo que podría tener consecuencias para la conectividad, especialmente en las regiones periféricas, o dificultades estructurales de suministro de combustible que den lugar a unos precios de combustible significativamente superiores a los precios aplicados en promedio en otros aeropuertos de la Unión para tipos de combustibles similares. Los precios significativamente más elevados en el aeropuerto en cuestión no deberían estar causados principalmente por un mayor uso de CAS en dicho aeropuerto.

⁵ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (22) La entidad gestora de un aeropuerto de la Unión que entre en el ámbito de aplicación del presente Reglamento debe adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso a los CAS, a fin de que esto no constituya un obstáculo para la utilización de dicho combustible. En caso necesario, las autoridades competentes del Estado miembro en que se sitúe el aeropuerto deben poder exigir a la entidad gestora de un aeropuerto de la Unión que facilite información sobre la distribución y el repostaje de CAS sin dificultades de los operadores de aeronaves. La labor de las autoridades competentes debe permitir que la entidad gestora de los aeropuertos y las compañías aéreas de la Unión tengan un punto de contacto común en caso de que sea necesario realizar una aclaración técnica sobre la disponibilidad de infraestructuras de combustible.
- (23) Los operadores de aeronaves deben estar obligados a informar anualmente a las autoridades competentes y a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») sobre sus adquisiciones de CAS, así como sobre las características de dicho combustible. Debe facilitarse información sobre las características de los CAS adquiridos, entre otras cosas sobre la naturaleza y el origen de la materia prima, el proceso de conversión y las emisiones durante el ciclo de vida.
- (24) También debe exigirse a los operadores de aeronaves que informen anualmente sobre su combustible de aviación abastecido realmente, desglosado por aeropuerto de la Unión, de tal manera que demuestren que no se ha llevado a cabo un sobrerrestaje de combustible. Los informes deben ser comprobados por verificadores independientes y transmitidos a las autoridades competentes y a la Agencia para el control y la evaluación del cumplimiento. Los verificadores independientes deben determinar la exactitud del combustible de aviación requerido anualmente que hayan notificado los operadores, mediante una herramienta aprobada por la Comisión.
- (25) Debe exigirse a los proveedores de combustible de aviación que informen anualmente, en la base de datos de la Unión a la que se hace referencia en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001, sobre su suministro de combustibles de aviación, incluidos los CAS.
- (25 bis) Los Estados miembros deben designar a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento por los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible. El presente Reglamento debe establecer las normas para la asignación de operadores de aeronaves, aeropuertos de la Unión y proveedores de combustible a las autoridades competentes. La Agencia debería enviar a las autoridades competentes los datos agregados correspondientes a los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación para los que dichas autoridades sean competentes. En la medida de lo posible, el nivel de agregación debe permitir la comparación con otras fuentes de datos por parte de las autoridades competentes.

- (25 *ter*) La Agencia debe elaborar un informe técnico anual y remitirlo al Consejo y al Parlamento Europeo. Esto es importante, en particular, para tener una apreciación clara en lo que respecta al grado de cumplimiento del Reglamento, el uso de CAS en la Unión y en terceros países, la situación del mercado, incluida información sobre la evolución de la diferencia de precios entre los CAS y los combustibles fósiles y la composición del combustible de aviación.
- (26) Sin procedimientos adicionales no es posible determinar con precisión si los operadores de aeronaves han abastecido materialmente sus depósitos con los porcentajes adecuados de CAS en aeropuertos concretos de la Unión. Por consiguiente, los operadores de aeronaves deben estar autorizados a notificar su uso de CAS sobre la base de sus registros de compra. Los operadores de aeronaves deben tener derecho a recibir del proveedor de combustible de aviación la información necesaria para notificar la adquisición de CAS. Los proveedores de combustible podrán demostrar el cumplimiento del presente Reglamento utilizando el sistema de balance de masa mencionado en el artículo 30 de la Directiva (UE) 2018/2001.
- (27) Es esencial que los operadores de aeronaves puedan declarar el uso de CAS en el marco de regímenes de gases de efecto invernadero como el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE o el CORSIA, a su discreción. Sin embargo, es esencial que el presente Reglamento no dé lugar a una doble contabilización de las reducciones de emisiones. Los operadores de aeronaves solo deben poder solicitar una sola vez prestaciones por el uso de un mismo lote de CAS. Debe pedirse a los proveedores de combustible que faciliten gratuitamente a los operadores de aeronaves cualquier información relativa a las propiedades del CAS que se haya vendido a dicho operador de aeronaves y que sea pertinente a efectos de notificación por el operador de aeronaves en virtud del presente Reglamento o en virtud de regímenes de gases de efecto invernadero.
- (28) A fin de garantizar condiciones de competencia equitativas en el mercado interior de la aviación y la adhesión a las ambiciones climáticas de la Unión, el presente Reglamento debe introducir sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias destinadas a los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves en caso de incumplimiento. El nivel de las sanciones debe ser proporcional al daño medioambiental y al socavamiento de las condiciones de competencia equitativas en el mercado interior que el incumplimiento haya ocasionado. Al imponer multas, las autoridades deben tener en cuenta la evolución del precio del combustible de aviación y del CAS en el año de notificación.

- (28 *ter*) La transición de los combustibles fósiles a los CAS desempeñará un papel considerable a la hora de facilitar la descarbonización. Sin embargo, teniendo en cuenta que actualmente no existe un mercado de CAS en la UE, el elevado nivel de competencia entre los operadores de aeronaves y las importantes diferencias entre los precios del queroseno fósil y los CAS, esta transición debe apoyarse mediante incentivos que reflejen los beneficios medioambientales de los CAS y los hagan más competitivos para los operadores de aeronaves. Utilizar los ingresos generados por las multas, o el equivalente en valor financiero de esos ingresos, para financiar proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los CAS, la producción de CAS o mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre los CAS y los combustibles de aviación convencionales contribuiría a la consecución de ese objetivo.
- (29) Las sanciones aplicables a los proveedores que no cumplan los objetivos establecidos en el presente Reglamento deben completarse con la obligación de suministrar el año siguiente al mercado lo que haya faltado para cumplir el porcentaje.
- (29 *bis*) A fin de que los proveedores de combustible de aviación, los aeropuertos de la Unión y los operadores de aeronaves puedan realizar las inversiones tecnológicas y logísticas necesarias durante un período de tiempo razonable, debe preverse un período transitorio de diez años a efectos del cumplimiento de los requisitos relativos a los porcentajes mínimos de CAS establecidos en el presente Reglamento. Durante esta fase, podrá utilizarse combustible de aviación que contenga mayores porcentajes de CAS para compensar un menor porcentaje de esos combustibles o una menor disponibilidad de combustibles de aviación convencionales en otros aeropuertos.
- (30) El presente Reglamento debe incluir disposiciones relativas a la elaboración de informes periódicos dirigidos al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución de los mercados de la aviación y los combustibles y los efectos del presente Reglamento en el mercado interior de la aviación de la Unión, en la conectividad de las islas y los territorios remotos y en la competitividad de las compañías aéreas y los centros de distribución de tráfico aéreo europeos frente a sus competidores en países vecinos, la eficacia de los elementos clave del Reglamento, como los porcentajes mínimos de CAS, la cuantía de las multas o la evolución de las políticas en materia de utilización de CAS a escala internacional. Estos elementos son fundamentales para reflejar claramente la situación del mercado de los CAS y deben tenerse en cuenta cuando se estudie la posibilidad de revisar del Reglamento.

En esos informes, la Comisión debe considerar opciones de modificación, cuando proceda, entre las que se incluyen mecanismos de apoyo a la producción y el uso de CAS, así como mecanismos que permitan reducir las diferencias de precios entre los CAS y los combustibles de aviación convencionales, a fin de limitar los efectos adversos del presente Reglamento en la conectividad y la competencia aéreas y mitigar las fugas de carbono.

El requisito establecido por el presente Reglamento de garantizar que se ponga a disposición un porcentaje mínimo de CAS en cada aeropuerto de la Unión podría incentivar que los operadores de aeronaves que operen vuelos de conexión con origen en aeropuertos de la Unión y con destino final fuera de la Unión transiten por centros de distribución de tráfico aéreo de fuera de la UE que no estén sujetos a ese requisito, en lugar de transitar por centros de distribución de tráfico aéreo de la UE. Esto podría dar lugar a distorsiones de la competencia a expensas de los aeropuertos de la Unión y de los operadores que los utilizan, así como a un riesgo de fuga de carbono. A falta de un régimen obligatorio sobre el uso de CAS para vuelos internacionales en la OACI o de acuerdos multilaterales o bilaterales exhaustivos en materia de transporte aéreo entre la UE o sus Estados miembros y terceros países cuyo nivel de ambición sea similar al de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y los objetivos del Acuerdo de París o de los mecanismos desarrollados a escala internacional para evitar el riesgo de fuga de carbono y de distorsión de la competencia, la Comisión debe considerar, en particular, el desarrollo de mecanismos específicos destinados a prevenir esos efectos.

(31) [...].

(31 *bis*) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del artículo 4, apartado 3, y el artículo 5, apartado 2, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con respecto a la aplicación de unos porcentajes mínimos más elevados de combustible de aviación sintético por parte de los Estados miembros y a las exenciones de la obligación de repostar antes del despegue que pueden concederse a los operadores de aeronaves.

- (32) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, mantener unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo de la Unión aumentando al mismo tiempo el uso de CAS, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros debido al carácter transfronterizo de la aviación, sino que, debido a las características del mercado y a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas armonizadas sobre la utilización y el suministro de combustibles de aviación sostenibles.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

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

Un Estado miembro podrá decidir, cuando proceda, que un aeropuerto situado en su territorio sea tratado como aeropuerto de la Unión a efectos del presente Reglamento. El Estado miembro de que se trate notificará su decisión a la Comisión y a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (en lo sucesivo, la «Agencia») un año antes de que dicha decisión sea aplicable. La Comisión publicará la información en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y facilitará una lista actualizada y consolidada de los aeropuertos afectados a la que podrá accederse con facilidad.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- «aeropuerto de la Unión»: un aeropuerto tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, en el que el tráfico de pasajeros haya sido superior a un millón de pasajeros o en el que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100 000 toneladas en el período de notificación, y que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- «Entidad gestora de un aeropuerto»: la entidad a que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/67/CE⁷ o, cuando el Estado miembro de que se trate haya reservado la gestión de las infraestructuras centralizadas para los sistemas de distribución de combustible a otra entidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 96/67/CE, esa otra entidad;
- «operador de aeronaves»: persona que haya gestionado, como mínimo, 500 vuelos de transporte aéreo comercial que hayan salido de aeropuertos de la Unión en el período de notificación o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave de que se trate;
- «vuelo de transporte aéreo comercial»: vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, o vuelo de aviación de negocios;
- «combustible de aviación»: combustible fabricado para su uso directo por una aeronave;

⁶ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

⁷ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

- «combustibles de aviación sostenibles» («CAS»): combustibles de aviación de sustitución directa que son: a) biocombustibles que cumplen los criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001 y están certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva, con excepción de los biocombustibles producidos a partir de «cultivos alimentarios y forrajeros», tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 40, de dicha Directiva, b) combustibles de aviación sintéticos o c) combustibles de aviación de carbono reciclado definidos en el artículo 2, párrafo segundo, punto 35, de la Directiva (UE) 2018/2001 que satisfacen el umbral de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a que se refiere el artículo 25, apartado 2, párrafo segundo, de dicha Directiva;
- «lote»: cantidad de CAS que pueden identificarse con un número y pueden rastrearse;
- «emisiones durante el ciclo de vida»: emisiones de CAS expresadas en dióxido de carbono equivalente, en las que se tienen en cuenta las emisiones equivalentes de dióxido de carbono de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo, también durante la combustión, calculadas de conformidad con el artículo 31 de la Directiva (UE) 2018/2001;
- «combustibles de aviación sintéticos»: combustibles de aviación de sustitución directa que son combustibles renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001, que satisfacen el umbral de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a que se refiere el artículo 25, apartado 2, párrafo primero, de dicha Directiva;
- «combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono para la aviación»: combustibles sintéticos de sustitución directa para la aviación derivados de hidrógeno con bajas emisiones de carbono cuyo uso dé lugar a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos un 70 % durante su ciclo de vida;
- «combustibles de aviación convencionales»: combustibles utilizados en aviación que se producen a partir de fuentes fósiles no renovables de combustibles de hidrocarburo;
- «proveedor de combustible de aviación»: proveedor de combustible tal como se define en el artículo 2, párrafo segundo, punto 38, de la Directiva (UE) 2018/2001, que suministra combustible de aviación en un aeropuerto de la Unión;
- «año de notificación»: período de un año en el que deben presentarse, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, los informes a los que se hace referencia en los artículos 7 y 9;

- «período de notificación»: período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año anterior al año de notificación;
- «combustible de aviación requerido anualmente»: cantidad de combustible de aviación denominado «combustible para el vuelo» y «combustible para el rodaje» en el anexo IV del Reglamento 965/2012 de la Comisión⁸ que es necesaria para efectuar la totalidad de los vuelos de transporte aéreo comercial gestionados por un operador de aeronaves, que salgan de un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación;
- «cantidad no repostada anualmente»: la diferencia, a lo largo de un período de notificación, entre el combustible de aviación requerido anualmente y el combustible abastecido realmente por un operador de aeronaves antes de la salida de los vuelos desde un aeropuerto de la Unión determinado;
- «cantidad total no repostada anualmente»: la suma, a lo largo de un período de notificación, de las cantidades no repostadas anualmente por un operador de aeronaves en todos los aeropuertos de la Unión;
- «régimen de gases de efecto invernadero»: régimen que concede prestaciones a los operadores de aeronaves por el uso de CAS.

Artículo 4

Porcentaje de CAS disponible en los aeropuertos de la Unión

1. Los proveedores de combustible de aviación velarán por que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión contenga un porcentaje mínimo de CAS, con un porcentaje mínimo de combustible de aviación sintético de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I.

Esta obligación se considerará cumplida cuando los porcentajes indicados en el párrafo primero se alcancen utilizando combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono para la aviación.

⁸ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

2. Para cada período de notificación, los biocarburantes distintos de los biocarburantes avanzados, tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, y los biocarburantes distintos de los biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva, suministrados en los aeropuertos de la Unión por cada proveedor de combustible, representarán un máximo del 3 % con el fin de cumplir los porcentajes mínimos a que se refieren el apartado 1 y el anexo I.

3. Cuando del informe técnico a que se refiere el artículo 12 se desprenda que se ha alcanzado el porcentaje mínimo de CAS, incluido el combustible de aviación sintético, establecido en el anexo I durante el período de notificación anterior como promedio en todos los aeropuertos de la Unión, o en cualquier momento antes del 1 de enero de 2027, los Estados miembros podrán aplicar, a efectos del apartado 1, un porcentaje mínimo de combustible de aviación sintético más elevado que el establecido en el anexo I en uno o varios aeropuertos de la Unión situados en su territorio, para los siguientes períodos de notificación y hasta el 31 de diciembre de 2034. Los Estados miembros afectados notificarán las medidas adoptadas a los demás Estados miembros y a la Comisión. La Comisión publicará dicha información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Cuando, tras la adopción por el Estado miembro de que se trate de una medida con arreglo al párrafo primero del presente apartado, el porcentaje mínimo de CAS, incluido el combustible de aviación sintético, establecido en el anexo I no pueda alcanzarse durante dos períodos de notificación consecutivos como promedio en todos los aeropuertos de la Unión debido a una falta estructural de producción o suministro de dicho combustible en la Unión, la Comisión, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13 *bis*, apartado 2, adoptará una decisión en la que solicite al Estado miembro que suspenda la aplicación de esa medida.

4. El porcentaje mínimo más elevado aplicado por el Estado miembro en cuestión con arreglo al apartado 3, párrafo primero, no excederá el 1 % para el período hasta el 31 de diciembre de 2029, y no superará en más de un 3 % el porcentaje mínimo establecido para los combustibles de aviación sintéticos en el anexo I para el período comprendido entre el 1 de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2034. Estos límites máximos no serán aplicables en aeropuertos de la Unión en los que el tráfico anual no nacional de pasajeros sea inferior a dos millones de pasajeros.

5. Los proveedores de combustible podrán demostrar el cumplimiento de la obligación establecida en el apartado 1 y de cualquier medida adoptada por los Estados miembros con arreglo al apartado 3, párrafo primero, utilizando el sistema de balance de masa a que se refiere el artículo 30 de la Directiva (UE) 2018/2001.

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

Artículo 5

Obligación de repostaje para los operadores de aeronaves

1. La cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente un operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado representará, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente, sin perjuicio de la cantidad de combustible de la que vaya a abastecerse para cumplir las normas sobre seguridad del combustible aplicables.

2. Los operadores de aeronaves podrán solicitar a la autoridad competente a que se refiere el artículo 10, apartado 4, que los vuelos de menos de 1 200 kilómetros en una ruta específica existente o nueva que salgan de un aeropuerto de la Unión queden exentos de la obligación establecida en el apartado 1 del presente artículo. Esta distancia se calculará aplicando método de la distancia ortodrómica.

Dicha solicitud deberá presentarse al menos tres meses antes de la fecha de aplicación de la exención prevista y aportará una justificación adecuada basada en dificultades operativas graves y recurrentes para el repostaje de aeronaves en un aeropuerto de la Unión determinado que les impida realizar servicios de escala en un plazo razonable, o basada en dificultades estructurales de suministro de combustible derivadas de las características geográficas de un aeropuerto de la Unión determinado que den lugar a unos precios de los combustibles significativamente más elevados que los precios medios aplicados en otros aeropuertos de la Unión para tipos de combustibles similares debido, en particular, a limitaciones específicas de transporte de combustible o a la disponibilidad reducida de combustible en dicho aeropuerto.

La autoridad competente evaluará dicha solicitud y, en función de la justificación facilitada, podrá solicitar información complementaria.

La autoridad competente adoptará una decisión sobre la solicitud al menos un mes antes de la fecha de aplicación de la exención prevista. La exención concedida tendrá un período de validez limitado, no superior a un año, tras el cual se revisará a petición del operador de aeronaves.

La no adopción de una decisión con arreglo al párrafo cuarto del presente apartado en el plazo establecido en el mismo se considerará una decisión implícita de autorización para aplicar la exención solicitada durante un período de un año, tras el cual se revisará a petición del operador de aeronaves.

La autoridad competente notificará la lista de exenciones autorizadas a la Comisión, que la publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y la actualizará al menos una vez al año.

A raíz de la presentación de una reclamación escrita por un Estado miembro, un operador de aeronaves, la entidad gestora del aeropuerto de la Unión de que se trate, o un proveedor de combustible, o bien por iniciativa propia, la Comisión, tras evaluar la justificación facilitada para la exención concedida a la luz de los criterios establecidos en el párrafo segundo del presente apartado, podrá solicitar a la autoridad competente, mediante un acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 13 *bis*, apartado 2, que adopte una decisión por la que se derogue dicha exención a partir del inicio del siguiente período de programación de horarios en el sentido del artículo 2, letra d), del Reglamento (CEE) n.º 95/93. Cuando este período de programación de horarios comience menos de dos meses después de la publicación del acto de ejecución, la decisión por la que se derogue la exención empezará a aplicarse a partir del inicio del siguiente período de programación de horarios.

Artículo 6

Obligación de que los aeropuertos de la Unión faciliten el acceso a CAS

La entidad gestora de los aeropuertos de la Unión adoptará las medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes de CAS con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

En caso de que los operadores de aeronaves informen a la autoridad competente del Estado miembro en que se sitúe el aeropuerto de que tienen dificultades para acceder a combustibles de aviación que contengan CAS en un aeropuerto determinado de la Unión, la autoridad competente solicitará a la entidad gestora de ese aeropuerto de la Unión que facilite la información necesaria para demostrar que cumple lo dispuesto en el apartado 1. La entidad gestora del aeropuerto de la Unión de que se trate facilitará la información sin demora injustificada. La autoridad competente transmitirá esta información a la Agencia con el fin de elaborar el informe técnico a que se refiere el artículo 12.

A petición de la autoridad competente, la entidad gestora de los aeropuertos de la Unión adoptará las medidas necesarias para detectar y subsanar la falta de acceso adecuado de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes de CAS con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 7

Obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves

A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, los operadores de aeronaves comunicarán a las autoridades competentes y a la Agencia la siguiente información con respecto a un período de notificación concreto:

- a) la cantidad total de combustible de aviación de que se han abastecido en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas;
- b) el combustible de aviación requerido anualmente, por aeropuerto de la Unión, expresado en toneladas;
- c) la cantidad no repostada anualmente, por aeropuerto de la Unión. Si la cantidad no repostada anualmente es negativa o si es inferior al 10 % del combustible de aviación requerido anualmente, se notificará que la cantidad no repostada anualmente es 0;
- d) la cantidad total de CAS adquirida a proveedores de combustible de aviación para efectuar sus vuelos de transporte aéreo comercial que salgan de aeropuertos de la Unión, expresada en toneladas;
- e) por cada adquisición de CAS, el nombre del proveedor de combustible de aviación, la cantidad adquirida expresada en toneladas, la tecnología de conversión, las características y el origen de las materias primas utilizadas para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida del CAS. En caso de que una adquisición englobe CAS con características diferentes, el informe proporcionará esta información por cada tipo de CAS.

El informe se presentará de conformidad con la plantilla que figura en el anexo II.

El informe será comprobado por un verificador independiente de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 14 y 15 de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹ y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta.

Artículo 8

Operadores de aeronaves que declaran el uso de CAS

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

- a) una declaración de los regímenes de gases de efecto invernadero en los que participen y en los que pueda notificarse el uso de CAS;
- b) una declaración en la que se indique que no han notificado un mismo lote de CAS en el marco de más de un régimen.

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

⁹ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Artículo 9

Obligaciones de notificación para los proveedores de combustible

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

- a) el volumen de combustible de aviación suministrado en cada aeropuerto de la Unión;
- b) el volumen de CAS suministrado en cada aeropuerto de la Unión y por cada tipo de CAS, tal como se especifica en la letra c);
- c) la tecnología de conversión, la naturaleza y el origen de las materias primas utilizadas para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida de cada tipo de CAS suministrado en los aeropuertos de la Unión;
- d) la concentración media anual de hidrocarburos aromáticos totales, naftalenos y azufre en el combustible de aviación suministrado en cada aeropuerto de la Unión.

La Agencia y las autoridades competentes tendrán acceso a la base de datos de la Unión. La Agencia utilizará la información que figure en la base de datos de la Unión, una vez que la información haya sido verificada en cada Estado miembro de conformidad con el artículo 28 de la Directiva (UE) 2018/2001.

Artículo 10

Autoridad competente

- (1) Los Estados miembros designarán a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de imponer multas a los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible. Informarán de ello a la Comisión.
- (2) La Agencia enviará a las autoridades competentes los datos agregados correspondientes a los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación para los que las autoridades sean competentes con arreglo a los apartados 3, 4 y 5.

- (3) El Estado miembro cuya autoridad o autoridades competentes a que se refiere el apartado 1 del presente artículo sean responsables respecto de un determinado operador de aeronaves se establecerá de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión¹⁰.
- (4) El Estado miembro cuya autoridad o autoridades competentes a que se refiere el apartado 1 del presente artículo sean responsables respecto de un determinado aeropuerto de la Unión se establecerá sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva.
- (5) El Estado miembro cuya autoridad o autoridades competentes a que se refiere el apartado 1 del presente artículo sean responsables respecto de un determinado proveedor de combustible de aviación será el Estado miembro en el que el proveedor de combustible de aviación tenga su domicilio social.

En el caso de los proveedores de combustible de aviación que no tengan domicilio social en un Estado miembro, el Estado miembro de que se trate será aquel en el que el proveedor de combustible de aviación haya suministrado la mayor cantidad de combustible de aviación en 2023 o en el primer año de suministro de combustible de aviación en el mercado de la UE, si esta fecha es posterior. Dicho proveedor de combustible de aviación podrá presentar una solicitud motivada a su autoridad competente para que se le reasigne a otro Estado miembro, en caso de que haya suministrado la mayor parte de su combustible de aviación en ese último Estado miembro durante los dos años anteriores a la solicitud. La decisión de reasignación se adoptará en un plazo de nueve meses a partir de la solicitud, estará sujeta al acuerdo de las autoridades competentes del Estado miembro de reasignación y de la Comisión y entrará en vigor al comienzo del período de notificación siguiente a la fecha de dicha decisión.

¹⁰ Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE (DO L 219 de 22.8.2009, p.1).

Artículo 11

Ejecución

- (1) Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones aprobadas al amparo del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán estas disposiciones a la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 2023 y le notificarán sin demora cualquier modificación que las afecte.
- (2) Los Estados miembros velarán por que a todo operador de aeronaves que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 5 se le imponga una multa. Dicha multa será, como mínimo, dos veces superior al resultado de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada por la cantidad total no repostada anualmente.
- (3) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de CAS se le imponga una multa. Dicha multa será, como mínimo, dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el CAS por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.
- (4) Los Estados miembros velarán por que a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos se le imponga una multa. Dicha multa será, como mínimo, dos veces superior al resultado de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación sintético y el combustible de aviación convencional por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que no cumpla el porcentaje mínimo al que se hace referencia en el artículo 4 y el anexo I.
- (5) En la decisión por la que se impongan las multas a las que se hace referencia en los apartados 3 y 4, la autoridad competente explicará, sobre la base de criterios verificables y objetivos, incluido el último informe técnico disponible a que se refiere el artículo 12, la metodología aplicada para determinar el precio del combustible de aviación, el CAS y el combustible de aviación sintético en el mercado de la Unión.

- (6) Los Estados miembros velarán por que todo proveedor de combustible de aviación que presente un déficit acumulado con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 sobre el porcentaje mínimo de CAS o de combustibles sintéticos en un período de notificación determinado suministre al mercado, en el siguiente período de notificación, una cantidad de ese mismo combustible que equivalga a dicho déficit, además de la cantidad obligatoria que le corresponda en dicho período de notificación. El cumplimiento de esta obligación no eximirá al proveedor de combustible de la obligación de pagar las sanciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo.
- (7) Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a escala nacional para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y la recaudación de las multas.
- (8) Los Estados miembros deben garantizar que los ingresos generados por las multas, o el equivalente en valor financiero de esos ingresos, se utilicen para respaldar proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los CAS y la producción de CAS, o mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre los CAS y los combustibles de aviación convencionales.

Artículo 12

Recogida y publicación de datos

La Agencia publicará cada año un informe técnico basado en los informes anuales a los que se hace referencia en los artículos 7 y 9 y lo remitirá al Consejo y al Parlamento Europeo. En dicho informe constará, como mínimo, la información siguiente:

- a) la cantidad de CAS adquirida por los operadores de aeronaves a escala de la Unión en términos agregados, para su uso en vuelos de transporte aéreo comercial que salgan de un aeropuerto de la Unión, por aeropuerto de la Unión;
- b) la cantidad de CAS y de combustible de aviación sintético suministrada a escala de la Unión en términos agregados y por aeropuerto de la Unión, y un análisis de la capacidad de los proveedores de cada Estado miembro para cumplir la trayectoria de incorporación prevista;

- b *bis*) el importe de los CAS suministrados en los terceros países con los que la Unión, o la Unión y sus Estados miembros, haya celebrado un acuerdo sobre servicios aéreos y, en la medida de lo posible, en otros terceros países;
- c) la situación del mercado, incluida la información sobre los precios, y las tendencias en la producción y la utilización de CAS en la Unión y en los terceros países con los que la Unión, o la Unión y sus Estados miembros haya celebrado un acuerdo sobre servicios aéreos y, en la medida de lo posible, en otros terceros países. La situación del mercado incluirá información sobre la evolución de la diferencia de precios entre los CAS y los combustibles fósiles;
- d) la situación en cuanto al cumplimiento por los aeropuertos de las obligaciones establecidas en el artículo 6;
- e) la situación, en el período de notificación, en cuanto al cumplimiento de cada operador de aeronaves y cada proveedor de combustible de aviación que tenga una obligación en virtud del presente Reglamento;
- f) el origen y las características de todos los CAS adquiridos por los operadores de aeronaves para su utilización en vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión.
- g) la concentración media anual de hidrocarburos aromáticos totales, naftalenos y azufre en el combustible de aviación suministrado a escala de la Unión en términos agregados y por aeropuerto de la Unión.

La Agencia consultará al Comité a que se refiere el artículo 13 *bis*, apartado 1, al elaborar dicho informe.

Artículo 13

Período transitorio

No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2034, para cada período de notificación un proveedor de combustible de aviación podrá suministrar el porcentaje mínimo de CAS definido en el anexo I como una media ponderada de todo el combustible de aviación que haya suministrado en todos los aeropuertos de la Unión durante dicho período de notificación.

Artículo 13 bis

Procedimiento de comité

- (1) La Comisión estará asistida por el Comité ReFuelEU Aviation, en lo sucesivo denominado el «Comité». El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
- (2) En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 14

Informes y revisión

A más tardar el 1 de enero de 2027, y posteriormente cada cinco años, los servicios de la Comisión presentarán un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la evolución del mercado de los combustibles de aviación y su impacto en el mercado interior de la aviación de la Unión, también en relación con la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a otras fuentes de energía y otros tipos de combustibles sintéticos definidos en el marco de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, en particular a la electricidad y al hidrógeno, la posible revisión de los porcentajes mínimos previstos en el artículo 4 y el anexo I, y la cuantía de las multas. El informe tendrá en cuenta la evolución de las políticas en otros países, también en el contexto de los acuerdos multilaterales y bilaterales con la Unión, e incluirá una evaluación pormenorizada del impacto del presente Reglamento en la conectividad de las islas y los territorios remotos, en la competitividad de las compañías aéreas y los centros de distribución de tráfico aéreo europeos frente a sus competidores en países vecinos y en la fuga de carbono, así como información, cuando esté disponible, sobre el desarrollo de un posible marco de actuación para la utilización de CAS a escala de la OACI. En el informe también se incluirán datos sobre los avances tecnológicos en materia de investigación e innovación en el sector de la aviación que sean pertinentes para los CAS, también en lo que se refiere a la reducción de las emisiones distintas del CO₂.

En el informe se podrá considerar la conveniencia de modificar el presente Reglamento y, en su caso, las opciones de modificación, en consonancia con un posible marco de actuación sobre el uso de CAS a escala de la OACI.

Entre estas opciones, los servicios de la Comisión contemplarán la inclusión de mecanismos de apoyo a la producción y el uso de CAS, incluida la recogida y la utilización de fondos, y otros mecanismos que permitan reducir las diferencias de precios entre los CAS y los combustibles de aviación convencionales. Dichos mecanismos deben tener por objeto limitar los efectos negativos del presente Reglamento en la conectividad aérea, evitar un cambio del tráfico hacia los centros de distribución de tráfico aéreo de terceros países y mitigar las fugas de carbono.

En particular, a falta de un régimen obligatorio a escala internacional sobre el uso de CAS para vuelos internacionales cuyo nivel de ambición sea similar al de los requisitos establecidos en el presente Reglamento o de mecanismos desarrollados a escala internacional que permitan prevenir el riesgo de fuga de carbono y la distorsión de la competencia en la aviación internacional a más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión considerará mecanismos específicos destinados a prevenir esos efectos, incluida, si procede, la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) ...¹¹ a la aviación internacional, así como otros tipos de medidas que tengan en cuenta el destino final fuera del territorio de la Unión.

La Comisión consultará al Comité a que se refiere el artículo 13 *bis*, apartado 1, al elaborar dicho informe, al menos seis meses antes de su adopción.

¹¹ REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO [...] por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono

Artículo 15

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2023.

No obstante, los artículos 4 y 5 serán aplicables a partir del 1 de enero de 2025 y los artículos 7 y 9 serán aplicables a partir del 1 de abril de 2024 para el período de notificación del año 2023.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

Anexo I (porcentajes de volumen)

- a) A partir del 1 de enero de 2025, un porcentaje mínimo del 2 % de CAS.
- b) A partir del 1 de enero de 2030, un porcentaje mínimo del 6 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 0,7 % de combustibles de aviación sintéticos.
- c) A partir del 1 de enero de 2035, un porcentaje mínimo del 20 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 5 % de combustibles de aviación sintéticos.
- d) A partir del 1 de enero de 2040, un porcentaje mínimo del 32 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 8 % de combustibles de aviación sintéticos.
- e) A partir del 1 de enero de 2045, un porcentaje mínimo del 38 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 11 % de combustibles de aviación sintéticos.
- f) A partir del 1 de enero de 2050, un porcentaje mínimo del 63 % de CAS, con un porcentaje mínimo del 28 % de combustibles de aviación sintéticos.

Anexo II. Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves

Aeropuerto de la Unión	Código OACI del aeropuerto de la Unión	Combustible de aviación requerido anualmente (toneladas)	Combustible de aviación abastecido realmente (toneladas)	Cantidad no repostada anualmente (toneladas)	Cantidad total no repostada anualmente (toneladas)

Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves sobre las adquisiciones de CAS

Proveedor de combustible	Cantidad adquirida (toneladas)	Tecnología de conversión	Características	Origen de las materias primas	Emisiones durante el ciclo de vida