

Bruxelles, 2 giugno 2022
(OR. fr, en)

9805/22

**Fascicolo interistituzionale:
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

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	8859/22
n. doc. Comm.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile - "ReFuel Aviation" - Orientamento generale

Si allega per le delegazioni, per informazione, il testo su cui il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (Trasporti) ha raggiunto, nella sessione del 2 giugno 2022, un orientamento generale in merito alla proposta in oggetto.

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile

(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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

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, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, in particolare sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività e sicurezza.
- (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 interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nonché da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi.
- (4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici 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 opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, esse rischiano di porre gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo e una perdita di connettività aerea 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 sostanziale dei costi degli operatori aerei, incentivando al contempo la decarbonizzazione del trasporto aereo tramite la promozione di carburanti sostenibili per l'aviazione. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere sulle prestazioni economiche degli operatori aerei e avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. 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 la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per 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.
- (6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.

- (7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente³, adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e 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 nel 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 dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano l'unica soluzione per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli, non solo a corto raggio, già nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato.
- (8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono 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 o 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, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla CO₂. Altre fonti di energia alternative per la propulsione degli aeromobili, come l'elettricità o l'idrogeno liquido, dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio.
- (9) L'introduzione graduale di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del trasporto aereo comporterà un ulteriore costo del carburante per le compagnie aeree, in quanto attualmente tali tecnologie implicano costi di produzione più elevati rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Si prevede che ciò aggraverà le preesistenti questioni relative alle condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo per quanto riguarda il carburante per l'aviazione e causerà ulteriori distorsioni tra gli operatori aerei e tra gli aeroporti. 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.

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

- (10) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati dall'ICAO, la quale stabilisce in particolare requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione da utilizzare sui voli disciplinati dal regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (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, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE 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.
- (11) A livello di UE, la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ 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 piccole dimensioni e la produzione di carburanti rinnovabili per l'aviazione è più costosa rispetto ad altri modi di trasporto, 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. I vari recepimenti nazionali della direttiva (UE) 2018/2001 rischiano inoltre di creare una significativa frammentazione del mercato del trasporto aereo, 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.

⁴ 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).

- (12) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato interno dell'aviazione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato interno dell'aviazione dell'UE. Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato dell'aviazione, 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 l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe tuttavia lasciare impregiudicati gli obblighi di cui alla direttiva (UE) 2018/2001; gli Stati membri possono dichiarare l'uso di carburanti per l'aviazione contemplati dal presente regolamento per conseguire gli obiettivi di cui a detta direttiva, alle condizioni ed entro i limiti stabiliti dalla stessa.
- (13) Il presente regolamento mira in primo luogo a istituire un quadro che ripristini e mantenga condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo per quanto riguarda l'uso dei carburanti per l'aviazione. 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 in condizioni di svantaggio nella concorrenza con altri. In secondo luogo mira a dotare il mercato dell'aviazione dell'UE di norme rigorose per garantire che negli aeroporti dell'Unione possano essere introdotte quote sempre maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione senza effetti negativi sulla competitività del mercato interno dell'aviazione dell'UE.
- (14) È essenziale stabilire norme armonizzate in tutto il mercato interno dell'UE, che si applichino direttamente e in modo uniforme agli operatori del mercato dell'aviazione, 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 obiettivi sempre più ambiziosi per la fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione. Tali obiettivi dovrebbero essere attentamente definiti, tenendo conto delle finalità di un mercato del trasporto aereo ben funzionante, della necessità di decarbonizzare il settore dell'aviazione e dello stato attuale del settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione.

- (15) 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 e gli aeromobili impegnati in operazioni umanitarie, di rimpatrio, espulsione, ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché in 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 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 unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'UE. Allo stesso tempo, al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni dell'UE, è importante evitare di imporre oneri eccessivi 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 regolamento dovrebbe comprendere almeno il 95 % del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti dell'Unione. Inoltre gli Stati membri dovrebbero essere in grado di decidere che un aeroporto situato sul loro territorio che non raggiunge tale soglia debba essere considerato un aeroporto dell'Unione ai fini del presente regolamento e debba pertanto essere soggetto al presente regolamento. Per gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio dell'UE.

- (16) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con un elevato potenziale di sostenibilità, maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future. Questo dovrebbe sostenere la creazione di mercati dei carburanti innovativi e competitivi e dovrebbe garantire, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di carburanti sostenibili per l'aviazione, 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. A tal fine dovrebbero essere ammissibili tutti i biocarburanti che rispettano i criteri di sostenibilità e di emissioni di gas a effetto serra di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 e che sono certificati conformemente alla stessa direttiva, a eccezione dei biocarburanti ottenuti da "colture alimentari e foraggere", i carburanti rinnovabili di origine non biologica e i carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui alla suddetta direttiva. A tale proposito, al fine di garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, è opportuno fondare l'ammissibilità dei biocarburanti, dei carburanti rinnovabili di origine non biologica e dei carburanti derivanti da carbonio riciclato sui criteri di sostenibilità e sulle soglie stabiliti nella direttiva 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 già 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 da materie prime elencate nella direttiva (UE) 2018/2001, a eccezione dei biocarburanti ottenuti da "colture alimentari e foraggere" secondo la definizione all'articolo 2, paragrafo 2, punto 40, di detta direttiva, e determinata in linea con la metodologia stabilita nell'atto delegato [XXX].

È opportuno includere nell'ambito di applicazione del presente regolamento anche i carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio che ottengono riduzioni di gas a effetto serra elevate analoghe a quelle dei carburanti rinnovabili di origine non biologica.

- (16 bis) Dato il loro uso nelle industrie di cosmetici e mangimi, i biocarburanti diversi dai biocarburanti avanzati, secondo la definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 2, 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 negli aeroporti di tutta l'Unione dovrebbero rappresentare al massimo il 3 % 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.

- (17) Per motivi di sostenibilità i carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggiere 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 foraggiere. 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 foraggiere 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 dell'aviazione la domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggiere 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 foraggiere 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.

(18) [...]

- (19) 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 distorsioni nel mercato dei servizi aerei, gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei prodotti più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future delle tecnologie dei carburanti, 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 un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici 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 pari 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 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. I fornitori di carburante dovrebbero potersi avvalere dell'opzione di conseguire le quote minime stabilite dal presente regolamento utilizzando carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio derivati da idrogeno a basse emissioni di carbonio che ottengono riduzioni di gas a effetto serra elevate analoghe a quelle dei carburanti rinnovabili di origine non biologica.
- (20) È essenziale garantire che il mercato dell'aviazione possa essere rifornito senza intoppi con le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento. A tal fine occorre prevedere un lasso di tempo sufficiente per consentire all'industria dei carburanti rinnovabili di sviluppare di conseguenza la capacità di produzione. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe diventare obbligatorio a partire dal 2025. Analogamente, al fine di fornire certezza giuridica e prevedibilità al mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso una capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero restare stabili per un lungo periodo di tempo.

(20 bis) Poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni. Di conseguenza, sul mercato dovrebbe continuare a esservi libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione rispetto a quelle necessarie per l'applicazione delle quote minime stabilite nel presente regolamento. Inoltre, al fine di accrescere ulteriormente la decarbonizzazione del settore dell'aviazione e in vista del considerevole potenziale in termini di decarbonizzazione dei carburanti sintetici per l'aviazione, gli Stati membri dovrebbero poter applicare in uno o più aeroporti dell'Unione situati nel loro territorio, per un periodo di tempo limitato e fino a massimali specifici, quote minime di detti carburanti più elevate rispetto a quelle definite nel presente regolamento, qualora nel corso del precedente periodo di riferimento o in qualsiasi momento prima del 1° gennaio 2027 sia stata raggiunta in media negli aeroporti di tutta l'Unione la quota minima stabilita nel presente regolamento per i carburanti sostenibili per l'aviazione, ivi compresi i carburanti sintetici per l'aviazione. Gli Stati membri dovrebbero inoltre potersi avvalere dell'opzione di non applicare tali massimali nel caso di aeroporti di piccole dimensioni in cui il traffico passeggeri non nazionale annuale sia inferiore a 2 milioni di passeggeri, in quanto tale ulteriore opzione non si ripercuoterebbe negativamente sul mercato interno dell'aviazione. Tuttavia, laddove non sia possibile assicurare la distribuzione di carburanti sintetici per l'aviazione negli aeroporti di tutta l'Unione a causa della carenza strutturale di capacità di produzione o fornitura di tali carburanti nell'Unione, la Commissione dovrebbe adottare una decisione che imponga agli Stati membri di sospendere l'applicazione di tali quote minime nazionali più elevate. Le disposizioni del presente regolamento non dovrebbero impedire agli Stati membri di attuare misure specifiche diverse da quelle stabilite nel presente regolamento finalizzate ad agevolare l'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione nei voli nazionali.

(21) 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 delle partenze da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto, fatta salva la riserva di carburante da caricare al fine di rispettare le norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante, quali in particolare quelle previste dal regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione⁵. La prescrizione garantisce che pari condizioni per le operazioni nell'Unione si applichino allo stesso modo agli operatori dell'Unione e agli operatori stranieri, garantendo nel contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente.

(21 bis) 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 inferiori a 1200 chilometri in partenza da aeroporti dell'Unione nel caso in cui tali operatori possano dimostrare difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono di effettuare voli di 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 nel determinato aeroporto in questione non dovrebbero essere dovuti principalmente al maggiore utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione in detto aeroporto.

⁵ 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).

- (22) L'ente di gestione di un aeroporto dell'Unione contemplato dal presente regolamento dovrebbe adottare le misure necessarie per agevolare l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. Se necessario, le autorità competenti dello Stato membro in cui l'aeroporto è situato dovrebbero poter chiedere all'ente di gestione di un aeroporto dell'Unione di fornire informazioni sulla distribuzione e il rifornimento senza interruzioni degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo delle autorità competenti dovrebbe consentire all'ente di gestione degli aeroporti e alle compagnie aeree dell'Unione di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.
- (23) Gli operatori aerei dovrebbero essere tenuti a riferire annualmente alle autorità competenti e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("Agenzia") in merito ai loro acquisti di carburante sostenibile per l'aviazione e alle caratteristiche di tale carburante. Dovrebbero essere fornite informazioni sulle caratteristiche dei carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati, tra cui la natura e l'origine delle materie prime, il percorso di conversione e le emissioni durante il ciclo di vita.
- (24) Gli operatori aerei dovrebbero inoltre essere tenuti a comunicare annualmente, tramite relazioni, il carburante per l'aviazione effettivamente caricato per aeroporto dell'Unione, in modo da dimostrare che non è stato effettuato alcun "tankering". Le relazioni dovrebbero essere verificate da verificatori indipendenti e trasmesse 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 in merito al fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.
- (25) I fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero essere tenuti a inserire annualmente nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 informazioni in merito alla loro fornitura di carburante per l'aviazione, compresi i carburanti sostenibili per l'aviazione.
- (25 bis) Gli Stati membri dovrebbero designare una o più autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante. Il presente regolamento dovrebbe definire le norme per l'assegnazione degli operatori aerei, degli aeroporti dell'Unione e dei fornitori di carburante alle autorità competenti. L'Agenzia dovrebbe trasmettere alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei e ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti. Nella misura del possibile, il livello di aggregazione dovrebbe consentire alle autorità competenti il confronto con altre fonti di dati.

- (25 ter) L'Agenzia dovrebbe elaborare annualmente una relazione tecnica e trasmetterla al Consiglio e al Parlamento europeo. Si tratta di un aspetto importante in particolare per individuare con chiarezza il livello di conformità al regolamento, l'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione e nei paesi terzi, la situazione del mercato, comprese le informazioni sull'evoluzione del divario di prezzo tra carburanti sostenibili per l'aviazione e carburanti fossili e la composizione del carburante per l'aviazione.
- (26) Non è possibile, senza ulteriori procedure, stabilire con precisione se gli operatori aerei abbiano fisicamente caricato nei serbatoi quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in determinati aeroporti dell'Unione. Gli operatori aerei dovrebbero pertanto essere autorizzati a comunicare i dati relativi al loro uso di carburanti sostenibili 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. I fornitori di carburante possono dimostrare la conformità al presente regolamento utilizzando il sistema di equilibrio di massa di cui all'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001.
- (27) È essenziale che gli operatori aerei possano dichiarare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di sistemi quali il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'UE o CORSIA, a loro discrezione. È tuttavia fondamentale che il presente regolamento non determini un doppio conteggio delle riduzioni delle emissioni. Gli operatori aerei dovrebbero essere autorizzati a chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione una sola volta. I fornitori di carburante 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 ad effetto serra.
- (28) 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 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.

- (28 ter) La transizione dai combustibili fossili ai carburanti sostenibili per l'aviazione svolgerà un ruolo importante nell'agevolare la decarbonizzazione. Tuttavia, tenuto conto dell'attuale mancanza di un mercato UE dei carburanti sostenibili per l'aviazione, dell'elevato livello di concorrenza tra gli operatori aerei e del notevole differenziale di prezzo tra il cherosene fossile e il carburante sostenibile 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, 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.
- (29) Le sanzioni per i fornitori che non rispettano gli obiettivi fissati nel presente regolamento relativamente alle quote da fornire dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nell'anno successivo, la parte di quota non fornita.
- (29 bis) È opportuno prevedere un periodo transitorio di dieci anni ai fini del rispetto dei requisiti in materia di quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui al presente regolamento, in modo da fornire ai fornitori di carburante per l'aviazione, agli aeroporti e agli operatori aerei dell'Unione un lasso di tempo ragionevole per effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo il carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione in determinati aeroporti può essere utilizzato per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale per l'aviazione in altri aeroporti.
- (30) 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 e sull'impatto del presente regolamento sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, sulla connettività delle isole e dei territori remoti e sulla competitività dei vettori aerei e degli hub aeroportuali europei rispetto ai loro concorrenti nei paesi vicini, sull'efficacia delle caratteristiche principali del regolamento, quali le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, il livello delle sanzioni o gli sviluppi politici 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 ne dovrebbe essere tenuto conto in sede di una eventuale revisione del regolamento.

In tali relazioni la Commissione dovrebbe valutare opzioni di modifica, se del caso, compresi meccanismi per sostenere la produzione e l'uso 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 limitare gli effetti negativi del presente regolamento sulla connettività aerea e sulla concorrenza e di attenuare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

Il requisito stabilito dal presente regolamento di garantire che in ogni aeroporto dell'Unione sia messa a disposizione una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione 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'UE non soggetti a tale obbligo anziché da hub dell'UE. 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'UE 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 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.

(31) [...].

(31 bis) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 5, paragrafo 2, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'applicazione da parte degli Stati membri di quote minime più elevate di carburante sintetico per l'aviazione e le esenzioni dall'obbligo di rifornirsi prima della partenza che possono essere concesse agli operatori aerei.

(32) 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 può, a motivo delle caratteristiche del mercato e degli effetti dell'azione in questione, 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:

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

Il presente regolamento si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Uno Stato membro può decidere, se del caso, che un aeroporto situato nel suo territorio debba essere considerato un aeroporto dell'Unione ai fini del presente regolamento. Lo Stato membro interessato notifica la sua decisione alla Commissione e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("Agenzia") un anno prima che la decisione stessa diventi applicabile. La Commissione pubblica le informazioni nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e fornisce un elenco aggiornato, consolidato e di facile accesso degli aeroporti in questione.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, in cui, nel periodo di riferimento, il traffico passeggeri è stato superiore a 1 milione di 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 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- "ente di gestione di un aeroporto": l'ente di cui all'articolo 3 della direttiva 96/67/CE⁷ 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 della direttiva 96/67/CE, tale altro ente;
- "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno 500 voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;
- "volo di trasporto aereo commerciale": un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, oppure voli nell'ambito dell'aviazione d'affari;
- "carburante per l'aviazione": il carburante fabbricato per l'uso diretto negli aeromobili;

⁶ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

⁷ 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).

- "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione "drop-in" che sono: a) biocarburanti conformi ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001 e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva, ad eccezione dei biocarburanti ottenuti da "colture alimentari e foraggere" quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40, di tale direttiva, o b) combustibili sintetici per l'aviazione o c) carburanti per aerei derivanti da carbonio riciclato definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 35, della direttiva (UE) 2018/2001 che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 25, paragrafo 2, secondo comma, di tale direttiva;
- "partita": quantità di carburanti sostenibili per l'aviazione identificabile tramite un numero e rintracciabile;
- "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 a norma dell'articolo 31 della direttiva (UE) 2018/2001;
- "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti per l'aviazione "drop-in" che sono combustibili rinnovabili di origine non biologica, quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, e che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 25, paragrafo 2, primo comma, di tale direttiva;
- "carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio": carburanti sintetici per l'aviazione "drop-in" derivati da idrogeno a basse emissioni di carbonio la cui riduzione delle emissioni di gas a effetto serra durante il ciclo di vita risultante dall'uso di tali combustibili sia almeno del 70 %;
- "carburanti convenzionali per l'aviazione": carburanti ottenuti da fonti fossili non rinnovabili di carburanti a base di idrocarburi, utilizzati nel settore dell'aviazione;
- "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 presso un aeroporto dell'Unione;
- "anno di riferimento": un periodo di un anno durante il quale devono essere presentate le relazioni di cui agli articoli 7 e 9, che inizia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre;

- "periodo di riferimento": un periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno che precede l'anno di riferimento;
- "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 965/2012⁸ della Commissione, che è necessario per operare tutti i voli di trasporto aereo commerciale di un operatore aereo, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- "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 in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;
- "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;
- "sistema relativo ai gas a effetto serra": un sistema che concede benefici agli operatori aerei che utilizzano carburanti sostenibili per l'aviazione.

Articolo 4

Quota di carburante sostenibile per l'aviazione disponibile negli aeroporti dell'Unione

1. 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 una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Tale obbligo si considera soddisfatto quando le quote di cui al primo comma sono raggiunte utilizzando carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio.

⁸ 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).

2. Per ciascun periodo di riferimento, i biocarburanti diversi dai biocarburanti avanzati, secondo la definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 2, 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 negli aeroporti di tutta l'Unione rappresentano al massimo il 3 % ai fini del rispetto delle quote minime di cui al paragrafo 1 e all'allegato I.

3. Se dalla relazione tecnica di cui all'articolo 12 risulta che la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compreso il carburante sintetico per l'aviazione di cui all'allegato I è stata raggiunta in media nel corso del precedente periodo di riferimento negli aeroporti dell'Unione, o in qualsiasi momento anteriormente al 1° gennaio 2027, uno Stato membro può, ai fini del paragrafo 1, applicare una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione superiore a quella di cui all'allegato I in uno o più aeroporti dell'Unione situati nel suo territorio, per i successivi periodi di riferimento e fino al 31 dicembre 2034. Lo Stato membro interessato notifica agli altri Stati membri e alla Commissione la misura adottata. La Commissione pubblica tale notifica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Se, a seguito dell'adozione da parte dello Stato membro interessato di una misura a norma del primo comma, la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compreso il carburante sintetico per l'aviazione di cui all'allegato I non può essere raggiunta per due periodi di riferimento consecutivi in media in tutti gli aeroporti dell'Unione a causa di una carenza strutturale di produzione o di fornitura di tali carburanti nell'Unione, la Commissione adotta, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 2, una decisione con cui chiede allo Stato membro di sospendere l'applicazione di tale misura.

4. La quota minima più elevata applicata dallo Stato membro interessato a norma del paragrafo 3, primo comma, non supera l'1 % per il periodo fino al 31 dicembre 2029 e non supera la quota minima per i carburanti sintetici per l'aviazione stabilita nell'allegato I di oltre il 3 % per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2030 e il 31 dicembre 2034. Tali massimali non si applicano negli aeroporti dell'Unione in cui il traffico passeggeri non nazionale annuale è inferiore a 2 milioni di passeggeri.

5. I fornitori di carburante possono dimostrare il rispetto dell'obbligo di cui al paragrafo 1 e di qualsiasi misura adottata dagli Stati membri a norma del paragrafo 3, primo comma, utilizzando il sistema di equilibrio di massa di cui all'articolo 30 della direttiva (UE) 2018/2001.

Fatta salva l'applicazione dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4, 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.

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, fatta salva la quantità di carburante da caricare per conformarsi alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante.

2. Un operatore aereo può chiedere all'autorità competente di cui all'articolo 10, paragrafo 4, che i voli su una rotta specifica, esistente o nuova, inferiore a 1200 chilometri in partenza da un aeroporto dell'Unione siano esentati dall'obbligo di cui al paragrafo 1. Tale distanza è misurata secondo il metodo della rotta ortodromica.

Tale richiesta è presentata almeno tre mesi prima della data di applicazione dell'esenzione prevista e fornisce un'adeguata motivazione basata sulle difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono di effettuare voli di turnaround entro un periodo di tempo ragionevole, o sulle difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante derivanti dalle caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto dell'Unione, che comportano prezzi dei carburanti significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti analoghi negli altri aeroporti dell'Unione a causa, in particolare, di vincoli specifici concernenti il trasporto di carburante o della limitata disponibilità di carburante in tale aeroporto.

L'autorità competente valuta tale richiesta e, alla luce della motivazione fornita, può chiedere informazioni complementari.

L'autorità competente decide in merito alla richiesta almeno un mese prima della data di applicazione dell'esenzione prevista. 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.

La mancata adozione di una decisione a norma del quarto comma entro il termine ivi stabilito è considerata una decisione implicita di autorizzazione ad applicare l'esenzione richiesta per un periodo di un anno, al termine del quale è riesaminata su richiesta dell'operatore aereo.

L'autorità competente notifica l'elenco delle esenzioni autorizzate alla Commissione, la quale pubblica detto elenco nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e lo aggiorna almeno una volta all'anno.

A seguito di un reclamo scritto presentato da uno Stato membro, da un operatore aereo, dall'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione interessato, da un fornitore di carburante o di propria iniziativa, la Commissione può, dopo aver valutato la motivazione fornita per l'esenzione concessa alla luce dei criteri di cui al secondo comma, mediante un atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 13 bis, paragrafo 2, chiedere all'autorità competente 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. Se il periodo di validità degli orari inizia meno di due mesi dopo la pubblicazione dell'atto di esecuzione, la decisione che abroga l'esenzione inizia ad applicarsi a decorrere dall'inizio del periodo di validità degli orari successivo.

Articolo 6

Obbligo per gli aeroporti dell'Unione di agevolare l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione

L'ente di gestione degli aeroporti dell'Unione adotta le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del presente regolamento.

Qualora gli operatori aerei segnalino all'autorità competente dello Stato membro in cui l'aeroporto è situato difficoltà nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto dell'Unione, l'autorità competente chiede all'ente di gestione di tale 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 senza indebito ritardo. L'autorità competente trasmette tali informazioni all'Agenzia ai fini dell'elaborazione della relazione tecnica di cui all'articolo 12.

Su richiesta dell'autorità competente, l'ente di gestione degli aeroporti dell'Unione adotta le misure necessarie per individuare e affrontare la mancanza di accesso adeguato degli operatori aerei a carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del presente regolamento.

Articolo 7

Obblighi di comunicazione per gli operatori aerei

Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, 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. Se il quantitativo annuo non caricato è negativo oppure inferiore al 10% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, il quantitativo annuo non caricato da comunicare è pari a 0;
- d) quantitativo totale di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione al fine di operare i loro voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in tonnellate;
- e) per ogni acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione, il nome del fornitore di carburante per l'aviazione, il quantitativo acquistato espresso in tonnellate, la tecnologia di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Se un acquisto comprende carburanti sostenibili per l'aviazione con caratteristiche diverse, nella relazione sono fornite le suddette informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione.

La relazione da presentare è redatta secondo il modello di cui all'allegato II.

La relazione è verificata da un verificatore indipendente in conformità dei requisiti di cui agli articoli 14 e 15 della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ e degli atti di esecuzione adottati sulla loro base.

Articolo 8

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

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. Unitamente alla relazione di cui all'articolo 7, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia:

- a) una dichiarazione riguardante i sistemi relativi ai gas a effetto serra ai quali partecipano e nei quali può essere comunicato l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) una dichiarazione attestante che non hanno comunicato la stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema.

Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 7 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 le informazioni pertinenti.

⁹ 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).

Articolo 9

Obblighi di comunicazione per i fornitori di carburanti

Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento i fornitori di carburante per l'aviazione inseriscono nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 le seguenti informazioni relative al periodo di riferimento:

- a) volume di carburante per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione;
- b) volume di carburante sostenibile per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione, come specificato alla lettera c);
- c) la tecnologia di conversione, la natura 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) la concentrazione media annua di idrocarburi aromatici totali, naftaleni e zolfo nel carburante per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione.

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 28 della direttiva (UE) 2018/2001.

Articolo 10

Autorità competente

- 1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.
- 2) L'Agenzia trasmette alle autorità competenti i dati aggregati relativi agli operatori aerei e ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 3, 4 e 5.

- 3) Lo Stato membro la cui autorità competente o le cui autorità competenti di cui al paragrafo 1 sono responsabili di un dato operatore aereo è determinato a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione¹⁰.
- 4) Lo Stato membro la cui autorità competente o le cui autorità competenti di cui al paragrafo 1 sono responsabili di un dato aeroporto dell'Unione è determinato in base alla rispettiva giurisdizione territoriale.
- 5) Lo Stato membro la cui autorità competente o le cui autorità competenti di cui al 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 propria sede legale.

Per i fornitori di carburante per l'aviazione che non hanno la sede legale in uno Stato membro, lo Stato membro interessato 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'UE, a seconda di quale data sia posteriore. Tale fornitore di carburante per l'aviazione può presentare alla propria autorità competente una richiesta motivata per essere riassegnato a un altro Stato membro, qualora abbia fornito la maggior parte del suo carburante per l'aviazione in quest'ultimo Stato membro nei due anni precedenti la richiesta. La decisione di riassegnazione è presa entro nove mesi dalla richiesta, è soggetta all'accordo delle autorità competenti dello Stato membro di riassegnazione e della Commissione ed entra in vigore all'inizio del periodo di riferimento successivo alla data di tale decisione.

¹⁰ 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 (GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1).

Articolo 11

Esecuzione delle norme

- 1) Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni adottate a norma del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il 31 dicembre 2023 e provvedono a dare immediata notifica delle successive modifiche.
- 2) Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 5 sia imposta una sanzione. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato.
- 3) 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. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello dei carburanti sostenibili 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.
- 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 sintetici per l'aviazione sia imposta una sanzione. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante sintetico per l'aviazione e quello del carburante convenzionale per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I.
- 5) Nella decisione che impone le sanzioni di cui ai paragrafi 3 e 4, l'autorità competente spiega 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 dell'Unione, sulla base di criteri verificabili e oggettivi, compresa l'ultima relazione tecnica disponibile di cui all'articolo 12.

- 6) 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 alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione o di carburanti sintetici, 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. L'adempimento di tale obbligo non esonera il fornitore di carburante dall'obbligo di pagare le sanzioni di cui ai paragrafi 3 e 4.
- 7) Gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni.
- 8) Gli Stati membri dovrebbero garantire che le entrate generate dalle sanzioni, 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.

Articolo 12

Raccolta e pubblicazione dei dati

L'Agenzia pubblica ogni anno una relazione tecnica sulla base delle relazioni annuali di cui agli articoli 7 e 9 e la trasmette al Consiglio e al Parlamento europeo. Tale relazione comprende come minimo le seguenti informazioni:

- a) la quantità in forma aggregata di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato dagli operatori aerei a livello dell'Unione, per l'utilizzo sui voli di trasporto aereo commerciale in partenza da un aeroporto dell'Unione, e per aeroporto dell'Unione;
- b) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburante sintetico per l'aviazione, in forma aggregata e per aeroporto dell'Unione, fornita a livello dell'Unione, nonché un'analisi della capacità dei fornitori di ciascuno Stato membro di rispettare la traiettoria di incorporazione prevista;

- b bis) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione fornita nei paesi terzi con cui l'Unione ovvero l'Unione e i suoi Stati membri hanno concluso un accordo sui servizi aerei e, nella misura del possibile, in altri paesi terzi;
- c) 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 nei paesi terzi con cui l'Unione ovvero l'Unione e i suoi Stati membri hanno concluso un accordo sui servizi aerei e, nella misura del possibile, in altri paesi terzi. La situazione del mercato comprende informazioni sull'evoluzione del divario di prezzo tra carburanti sostenibili per l'aviazione e carburanti fossili;
- d) lo stato di conformità degli aeroporti per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;
- e) 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;
- f) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione;
- g) la concentrazione media annua di idrocarburi aromatici totali, naftaleni e zolfo nel carburante per l'aviazione, in forma aggregata e per aeroporto dell'Unione, fornito a livello dell'Unione.

Nella stesura della relazione, l'Agenzia consulta il comitato di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 1.

Articolo 13

Periodo transitorio

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 la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione definita 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.

Articolo 13 bis

Procedura di comitato

- 1) La Commissione è assistita dal comitato RefuelEU Aviation, in appresso "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 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 14

Relazioni e riesame

Entro il 1° gennaio 2027 e, successivamente, ogni cinque anni, i servizi della Commissione presentano al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e il suo impatto sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, anche per quanto riguarda l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ad altre fonti energetiche e ad altri tipi di combustibili sintetici definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, in particolare l'energia elettrica e l'idrogeno, l'eventuale revisione delle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I e il livello delle sanzioni. La relazione tiene conto degli sviluppi politici in altri paesi, anche nel contesto di accordi multilaterali e bilaterali con l'Unione, e contiene una valutazione dettagliata dell'impatto del presente regolamento sulla connettività delle isole e dei territori remoti, sulla competitività dei vettori aerei e degli hub aeroportuali europei rispetto ai loro concorrenti nei paesi vicini e sulla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, nonché, se disponibili, informazioni sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla CO₂.

Nella relazione si può valutare l'opportunità di modificare il presente regolamento e, se del caso, le opzioni di modifica, in linea con un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

Tra queste opzioni, i servizi della Commissione prendono in considerazione l'inclusione di meccanismi di sostegno alla produzione e all'uso dei carburanti sostenibili per l'aviazione, compresa la raccolta e l'utilizzo di fondi, nonché di altri meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione. Tali meccanismi dovrebbero mirare a limitare gli effetti negativi del presente regolamento sulla connettività aerea, a scongiurare una deviazione del traffico verso gli hub aeroportuali di paesi terzi e ad attenuare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

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 prevenire 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 meccanismi mirati volti a prevenire tali effetti, compresa, se del caso, l'estensione al trasporto aereo internazionale del regolamento (UE) ...¹¹ nonché altri tipi di misure che tengano conto della destinazione finale al di fuori del territorio dell'Unione.

Nella stesura della relazione, e almeno sei mesi prima dell'adozione, la Commissione consulta il comitato di cui all'articolo 13 bis, paragrafo 1.

¹¹ REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO [...] che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere.

Articolo 15

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 2023.

Tuttavia, gli articoli 4 e 5 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025 e gli articoli 7 e 9 si applicano a decorrere dal 1° aprile 2024 per il periodo di riferimento dell'anno 2023.

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente / La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

Allegato I (quote di volume)

- a) Dal 1° gennaio 2025, una quota minima del 2 % di carburanti sostenibili per l'aviazione;
- b) dal 1° gennaio 2030, una quota minima del 6 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima dello 0,7 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- c) dal 1° gennaio 2035, 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, una quota minima del 32 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima dell'8 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- e) dal 1° gennaio 2045, una quota minima del 38 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima dell'11 % di carburanti sintetici per l'aviazione;
- f) dal 1° gennaio 2050, una quota minima del 63 % di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui una quota minima del 28 % di carburanti sintetici per l'aviazione.

Allegato II - Modello per la comunicazione da parte dell'operatore aereo

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)

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

Fornitore di carburante	Quantitativo acquistato (in tonnellate)	Tecnologia di conversione	Caratteristiche	Origine delle materie prime	Emissioni durante il ciclo di vita
