

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

9805/22

**Dosar interinstituțional:
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**

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	8859/22
Nr. doc. Csie:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil – ReFuel în domeniul aviației – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor, spre informare, textul cu privire la care Consiliul Transporturi, Telecomunicații și Energie (Transporturi) a ajuns, în cadrul reuniunii sale din 2 iunie 2022, la o abordare generală cu privire la propunerea sus-menționată.

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) În ultimele decenii, transportul aerian a jucat un rol crucial în economia Uniunii și în viața de zi cu zi a cetățenilor Uniunii, fiind unul dintre sectoarele cele mai performante și mai dinamice ale economiei Uniunii. Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și turism, precum și pentru conectivitate și mobilitate, atât pentru întreprinderi, cât și pentru cetățeni, mai ales în contextul pieței interne a aviației din Uniune. Dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor favorizant important pentru economia Uniunii.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (2) Începând din 2020, transportul aerian a fost unul dintre sectoarele cele mai afectate de criza provocată de pandemia de COVID-19. Având în vedere perspectiva de a pune capăt pandemiei, se preconizează că traficul aerian se va relua treptat în anii următori și va reveni la nivelurile de dinainte de criză. În același timp, emisiile din acest sector sunt în creștere din 1990, iar tendința de creștere a emisiilor ar putea reveni pe măsură ce este depășită pandemia. Prin urmare, este necesară pregătirea pentru viitor și efectuarea ajustărilor necesare pentru a asigura buna funcționare a pieței transportului aerian, care să contribuie la realizarea obiectivelor climatice ale Uniunii, cu niveluri ridicate de conectivitate, siguranță și securitate.
- (3) Funcționarea sectorului transportului aerian din Uniune este determinată de caracterul său transfrontalier în întreaga Uniune și de dimensiunea sa globală. Piața internă a aviației este unul dintre cele mai integrate sectoare din Uniune, fiind reglementată de norme uniforme privind accesul pe piață și condițiile de operare. Politica externă în domeniul transportului aerian este reglementată de norme stabilite la nivel mondial în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), precum și de acorduri multilaterale sau bilaterale cuprinzătoare între Uniune sau statele sale membre și țări terțe.
- (4) Piața transportului aerian face obiectul unei concurențe puternice între actorii economici din întreaga Uniune, condițiile de concurență echitabile fiind indispensabile. Stabilitatea și prosperitatea pieței transportului aerian și a actorilor săi economici se bazează pe un cadru de politică clar și armonizat, în care operatorii de aeronave, aeroporturile și alți actori din domeniul aviației să poată opera pe baza egalității de șanse. În cazul în care au loc denaturări ale pieței, acestea riscă să dezavantajeze operatorii de aeronave sau aeroporturile în raport cu concurenții interni sau externi. La rândul său, acest lucru poate duce la pierderea competitivității industriei transportului aerian și la pierderea conectivității aeriene pentru cetățeni și întreprinderi.

- (5) În special, este esențial să se asigure condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian din Uniune în ceea ce privește combustibilii de aviație, care reprezintă o parte substanțială a costurilor suportate de operatorii de aeronave, și să se sprijine totodată decarbonizarea transportului aerian prin promovarea combustibililor de aviație durabili („SAF”). Variațiile prețurilor combustibililor pot afecta performanța economică a operatorilor de aeronave și pot avea un impact negativ asupra concurenței pe piață. În cazul în care există diferențe în ceea ce privește prețurile combustibililor de aviație între aeroporturile din Uniune sau între aeroporturile din Uniune și cele din afara Uniunii, acest lucru îi poate determina pe operatorii de aeronave să își adapteze strategiile de realimentare cu combustibil din motive economice. Încărcarea de combustibil suplimentar crește consumul de combustibil al aeronavelor și generează emisii inutile de gaze cu efect de seră. În consecință, încărcarea de combustibil suplimentar de către operatorii de aeronave subminează eforturile Uniunii în direcția protecției mediului. Unii operatori de aeronave pot utiliza prețurile avantajoase ale combustibililor de aviație de la baza lor de reședință ca avantaj concurențial față de alte companii aeriene care operează rute similare. Acest lucru poate avea efecte negative în ceea ce privește competitivitatea sectorului și poate prejudicia conectivitatea aeriană. Prezentul regulament ar trebui să stabilească măsuri de prevenire a unor astfel de practici pentru a evita daunele inutile aduse mediului, precum și pentru a restabili și a menține condițiile pentru o concurență loială pe piața transportului aerian.
- (6) Un obiectiv important al politicii comune în domeniul transporturilor este dezvoltarea durabilă. Aceasta presupune o abordare integrată menită să garanteze atât funcționarea eficientă a sistemelor de transport ale Uniunii, cât și protecția mediului. Dezvoltarea durabilă a transportului aerian necesită introducerea unor măsuri menite să reducă emisiile de dioxid de carbon generate de aeronavele care zboară de pe aeroporturile din Uniune. Astfel de măsuri ar trebui să contribuie la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii până în 2030 și 2050.

- (7) Comunicarea privind Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă ³, adoptată de Comisie în decembrie 2020, stabilește o direcție de acțiune pentru ca sistemul de transport al UE să își realizeze transformarea verde și digitală și să devină mai rezilient. Decarbonizarea sectorului transportului aerian este un proces necesar și dificil, în special pe termen scurt. Progresele tehnologice urmărite în cadrul programelor europene și naționale de cercetare și inovare în domeniul aviației au contribuit la reduceri importante ale emisiilor în ultimele decenii. Cu toate acestea, creșterea globală a traficului aerian a depășit reducerea emisiilor din acest sector. Deși se preconizează că noile tehnologii vor contribui la reducerea dependenței aviației pe distanțe scurte de energia fosilă în următoarele decenii, SAF oferă singura soluție pentru o decarbonizare semnificativă pentru toate distanțele de zbor, inclusiv pe termen scurt. Totuși, în prezent, acest potențial este în mare măsură neexploatat.
- (8) SAF sunt combustibili lichizi de substituție, complet fungibili cu combustibilii de aviație convenționali și compatibili cu motoarele de aeronave existente. La nivel mondial, au fost certificate mai multe modalități de producție a SAF pentru utilizare în aviația civilă sau militară. SAF sunt pregătiți din punct de vedere tehnologic să joace deja pe termen foarte scurt un rol important în reducerea emisiilor generate de transportul aerian. Se preconizează că aceștia vor reprezenta o parte importantă a mixului de combustibili de aviație pe termen mediu și lung. În plus, cu sprijinul unor standarde internaționale corespunzătoare în materie de combustibili, SAF ar putea contribui la reducerea conținutului aromatic al combustibilului final utilizat de un operator, contribuind astfel la reducerea altor emisii decât cele de CO₂. Se preconizează că alte opțiuni de alimentare a aeronavelor, cum ar fi energia electrică sau hidrogenul lichid, vor contribui în mod progresiv la decarbonizarea transportului aerian, începând cu zborurile pe distanțe scurte.
- (9) Introducerea treptată a SAF pe piața transportului aerian va reprezenta un cost suplimentar al combustibilului pentru companiile aeriene, întrucât, în prezent, producția acestor tehnologii pentru combustibili este mai scumpă decât producția combustibililor de aviație convenționali. Se preconizează că acest lucru va exacerba problemele existente în ceea ce privește condițiile de concurență echitabile pe piața transportului aerian privind combustibilii de aviație și va provoca denaturări suplimentare în rândul operatorilor de aeronave și al aeroporturilor. Prezentul regulament ar trebui să conțină măsuri pentru a evita ca introducerea SAF să aibă un impact negativ asupra competitivității sectorului aviației prin definirea unor cerințe armonizate în întreaga Uniune.

³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscirarea transporturilor europene pe calea viitorului (COM/2020/789 final), 9.12.2020.

- (10) La nivel mondial, SAF sunt reglementați în cadrul OACI. În special, OACI stabilește cerințe detaliate privind durabilitatea, trasabilitatea și contabilizarea SAF utilizați în zborurile care fac obiectul Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA). Deși în cadrul CORSIA sunt stabilite stimulente, iar SAF sunt considerați o parte integrantă a lucrărilor legate de fezabilitatea unui obiectiv ambițios pe termen lung pentru aviația internațională, în prezent nu există nicio schemă obligatorie privind utilizarea SAF pentru zborurile internaționale. Acordurile multilaterale sau bilaterale cuprinzătoare privind transportul aerian încheiate între UE sau statele sale membre și țările terțe includ, în general, dispoziții privind protecția mediului. Cu toate acestea, pentru moment, aceste dispoziții nu impun părților contractante nicio cerință obligatorie privind utilizarea SAF.
- (11) La nivelul UE, normele generale privind energia din surse regenerabile pentru sectorul transporturilor sunt stabilite în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului ⁴. În trecut, astfel de cadre de reglementare transsectoriale orizontale nu s-au dovedit eficace pentru a realiza o tranziție de la combustibilii fosili la SAF în transportul aerian. Directiva (UE) 2018/2001 și actele anterioare au stabilit obiective generale pentru toate modurile de transport care prevăd alimentarea cu combustibili din surse regenerabile. Întrucât aviația este o piață mică a combustibililor pentru care producția de combustibili din surse regenerabile este mai costisitoare în comparație cu alte moduri de transport, astfel de cadre de reglementare ar trebui să fie completate cu măsuri specifice aviației pentru a stimula în mod eficace utilizarea SAF. În plus, transpunerile la nivel național ale Directivei (UE) 2018/2001 riscă să creeze o fragmentare semnificativă pe piața transportului aerian, unde normele naționale privind SAF ar stabili obiective foarte diferite. Acest lucru ar putea exacerba și mai mult problemele legate de condițiile de concurență echitabile în transportul aerian.

⁴ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

- (12) Prin urmare, ar trebui stabilite norme uniforme pentru piața internă a aviației în vederea completării Directivei (UE) 2018/2001 și a îndeplinirii obiectivelor sale generale, răspunzând nevoilor și cerințelor specifice ale pieței interne a aviației din UE. În special, prezentul regulament urmărește să evite fragmentarea pieței aviației, să prevină posibilele denaturări ale concurenței între actorii economici sau practicile neloiale de evitare a costurilor în ceea ce privește realimentarea cu combustibil a operatorilor de aeronave și, în același timp, să sprijine utilizarea SAF. Cu toate acestea, prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001; Statele membre pot invoca utilizarea combustibililor de aviație care intră sub incidența prezentului regulament pentru atingerea obiectivelor stabilite în directiva respectivă sub rezerva condițiilor și în limitele stabilite de directiva respectivă.
- (13) Prezentul regulament urmărește, în primul rând, să stabilească un cadru care să restabilească și să mențină condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian în ceea ce privește utilizarea combustibililor de aviație. Un astfel de cadru ar trebui să prevină existența unor cerințe divergente în Uniune care ar exacerba practicile de realimentare cu combustibil care denaturează concurența între operatorii de aeronave sau pun unele aeroporturi într-o poziție concurențială dezavantajoasă în raport cu altele. În al doilea rând, prezentul regulament urmărește să pună la dispoziția pieței aviației din UE norme solide pentru a asigura faptul că în aeroporturile din Uniune pot fi introduse cote tot mai mari de SAF fără efecte negative asupra competitivității pieței interne a aviației din UE.
- (14) Este esențial să se stabilească norme armonizate pe piața internă a UE, care să se aplice în mod direct și uniform actorilor de pe piața aviației, pe de o parte, și actorilor de pe piața combustibililor de aviație, pe de altă parte. Cadrul general stabilit prin Directiva (UE) 2018/2001 ar trebui completat cu o *lex specialis* aplicabilă transportului aerian. Aceasta ar trebui să includă obiective tot mai ambițioase privind aprovizionarea cu SAF. Aceste obiective ar trebui definite cu atenție, ținând seama de obiectivele unei piețe a transportului aerian care funcționează corespunzător, de necesitatea decarbonizării sectorului aviației și de situația actuală a industriei SAF.

- (15) Prezentul regulament ar trebui să se aplice aeronavelor utilizate în aviația civilă care efectuează operațiuni de transport aerian comercial. Acesta nu ar trebui să se aplice aeronavelor precum aeronavele militare și aeronavele implicate în operațiuni umanitare, de repatriere și de îndepărtare, de căutare, de salvare, de ajutor în caz de dezastre sau în scopuri medicale, precum și în operațiuni vamale, polițienești și de stingere a incendiilor. Zborurile operate în astfel de circumstanțe au caracter excepțional și, ca atare, nu pot fi întotdeauna planificate în același mod ca zborurile regulate. Având în vedere natura operațiunilor lor, este posibil ca acestea să nu fie întotdeauna în măsură să îndeplinească obligațiile prevăzute în prezentul regulament, întrucât aceasta ar putea reprezenta o sarcină inutilă. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe piața unică a aviației din UE, prezentul regulament ar trebui să acopere cea mai mare parte posibilă a traficului aerian comercial operat de pe aeroporturile situate pe teritoriul UE. În același timp, pentru a proteja conectivitatea aeriană în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al regiunilor din UE, este important să se evite impunerea unor sarcini inutile asupra operațiunilor de transport aerian în aeroporturile mici. Ar trebui definit un prag al traficului aerian anual de pasageri și de marfă sub care aeroporturile nu ar intra sub incidența prezentului regulament. Cu toate acestea, domeniul de aplicare al regulamentului ar trebui să acopere cel puțin 95 % din traficul total cu plecare de pe aeroporturile din Uniune. În plus, statele membre ar trebui să poată decide că un aeroport situat pe teritoriul lor care nu atinge pragul respectiv ar trebui să fie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul prezentului regulament. Din aceleași motive, ar trebui definit un prag pentru a scuti operatorii de aeronave responsabili pentru un număr foarte mic de plecări de pe aeroporturi situate pe teritoriul UE.

- (16) Ar trebui promovate dezvoltarea și utilizarea SAF care au un potențial ridicat de durabilitate, maturitate comercială și un potențial ridicat de inovare și creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare. Acest lucru ar trebui să sprijine crearea unor piețe inovatoare și competitive ale combustibililor și să asigure o aprovizionare suficientă cu SAF pentru aviație pe termen scurt și lung, pentru a contribui la obiectivele Uniunii în materie de decarbonizare a transporturilor, consolidând totodată eforturile Uniunii de a atinge un nivel ridicat de protecție a mediului. În acest scop, ar trebui să fie eligibili toți biocombustibilii care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 și care sunt certificați în conformitate cu directiva respectivă, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, a combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și a combustibililor de aviație pe bază de carbon reciclat care respectă pragul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră menționat în directiva respectivă. În acest sens, pentru a asigura coerența cu alte politici conexe ale UE, eligibilitatea biocombustibililor, a combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și a combustibililor pe bază de carbon reciclat ar trebui să fie bazată pe criteriile de durabilitate și pe pragurile stabilite în Directiva 2018/2001.

În special, SAF produși din materiile prime enumerate în anexa IX partea B la Directiva (UE) 2018/2001 sunt esențiali, întrucât reprezintă, în prezent, cea mai matură tehnologie din punct de vedere comercial pentru decarbonizarea transportului aerian, inclusiv pe termen scurt. Cota provenită din surse regenerabile a combustibililor produși prin coprelucrare ar trebui să fie eligibilă în temeiul definiției SAF atât timp cât este produsă din materiile prime enumerate în Directiva (UE) 2018/2001, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere” astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din directiva respectivă, și este determinată în conformitate cu metodologia stabilită în temeiul actului delegat [XXX].

De asemenea, ar trebui incluși în domeniul de aplicare al prezentului regulament combustibilii de aviație sintetici cu emisii scăzute de carbon care asigură reduceri la fel de mari ale emisiilor de gaze cu efect de seră ca și combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile.

- (16a) Având în vedere utilizarea lor pentru produse cosmetice și pentru furaje, biocombustibilii, alții decât biocombustibilii avansați definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001 și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă, furnizați pe aeroporturile din Uniune de către fiecare furnizor de combustibil în parte, ar trebui să reprezinte maximum 3 % din cantitatea necesară pentru respectarea cotelor minime de SAF care urmează să fie furnizate pe fiecare aeroport din Uniune în temeiul prezentului regulament.

- (17) Din motive de durabilitate, combustibilii pe bază de culturi furajere și alimentare nu ar trebui să fie eligibili. În special, schimbarea indirectă a destinației terenurilor are loc atunci când cultivarea culturilor pentru biocombustibili dislocă producția tradițională de culturi în scopuri alimentare și furajere. Această cerere suplimentară sporește presiunea la care sunt supuse terenurile și poate conduce la extinderea terenurilor agricole în zone cu rol în stocarea unor cantități ridicate de carbon, cum ar fi pădurile, zonele umede și turbăriile, cauzând astfel emisii suplimentare de gaze cu efect de seră și preocupări legate de pierderea biodiversității. Cercetările au arătat că amploarea efectului depinde de o varietate de factori, inclusiv de tipul de materie primă utilizată pentru producția de combustibili, de nivelul cererii suplimentare de materii prime generate de utilizarea biocombustibililor și de măsura în care terenurile cu stocuri mari de carbon sunt protejate la nivel mondial. Cele mai mari riscuri ale schimbării indirecte a destinației terenurilor au fost identificate în cazul biocombustibililor, al combustibililor produși din materii prime pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție în detrimentul terenurilor cu stocuri mari de carbon. În consecință, combustibilii pe bază de culturi furajere și alimentare nu ar trebui promovați. Această abordare este în concordanță cu politica Uniunii și, în special, cu Directiva (UE) 2018/2001, care limitează și stabilește un plafon pentru utilizarea unor astfel de biocombustibili în transportul rutier și feroviar, având în vedere beneficiile lor mai scăzute pentru mediu, performanțele mai scăzute în ceea ce privește potențialul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și preocupările mai ample legate de durabilitate. Pe lângă emisiile de gaze cu efect de seră legate de schimbarea indirectă a destinației terenurilor, care pot anula, parțial sau total, reducerile de emisii de gaze cu efect de seră generate de biocombustibilii individuali, schimbarea indirectă a destinației terenurilor prezintă riscuri și pentru biodiversitate. Acest risc este deosebit de grav în contextul unei potențiale extinderi importante a producției determinate de o creștere semnificativă a cererii. Sectorul aviației înregistrează în prezent niveluri nesemnificative ale cererii de biocombustibili pe bază de culturi alimentare și furajere, întrucât peste 99 % din combustibilii utilizați în prezent pentru aviație sunt de origine fosilă. Prin urmare, este oportun să se evite crearea unei cereri potențial mare de biocombustibili pe bază de culturi alimentare și furajere prin promovarea utilizării acestora în temeiul prezentului regulament. Neeligibilitatea biocombustibililor pe bază de culturi în temeiul prezentului regulament reduce, de asemenea, orice risc de încetinire a decarbonizării transportului rutier, care s-ar putea produce, în caz contrar, din trecerea biocombustibililor pe bază de culturi de la transportul rutier la sectorul aviației. Este esențial să se reducă la minimum o astfel de trecere, întrucât transportul rutier rămâne, în prezent, de departe cel mai poluant sector al transporturilor.

- (18) [...]
- (19) Prezentul regulament ar trebui să urmărească asigurarea faptului că operatorii de aeronave pot concura pe baza egalității de șanse în ceea ce privește accesul la SAF. Pentru a se evita eventuale denaturări ale pieței serviciilor aeriene, aeroporturilor din Uniune care intră sub incidența prezentului regulament ar trebui să li se furnizeze cote minime uniforme de SAF. Pentru a crea un cadru juridic clar și previzibil și pentru a încuraja astfel dezvoltarea pieței și implementarea celor mai durabile și inovatoare tehnologii ale combustibililor, cu potențial de creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare, prezentul regulament ar trebui să stabilească creșterea treptată de-a lungul timpului a cotelor minime de SAF, inclusiv de combustibili de aviație sintetici. Stabilirea unei obligații secundare specifice privind combustibilii de aviație sintetici este necesară având în vedere potențialul semnificativ de decarbonizare al acestor combustibili și având în vedere estimările actuale privind costurile lor de producție. Atunci când sunt produși din energie electrică din surse regenerabile și din carbon captat direct din aer, combustibilii de aviație sintetici pot asigura reduceri ale emisiilor de până la 100 % în comparație cu combustibilii de aviație convenționali. Aceștia prezintă și avantaje notabile în comparație cu alte tipuri de SAF în ceea ce privește utilizarea eficientă a resurselor (în special pentru necesarul de apă) în procesul de producție. Cu toate acestea, costurile de producție ale combustibililor de aviație sintetici sunt estimate în prezent la o valoare de trei până la de șase ori mai mare decât prețul de piață al combustibilului de aviație convențional. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească o obligație secundară specifică pentru această tehnologie. Furnizorii de combustibil ar trebui să aibă opțiunea de a atinge cotele minime stabilite în prezentul regulament prin utilizarea de combustibili de aviație sintetici cu emisii scăzute de carbon derivați din hidrogen cu emisii scăzute de carbon care asigură reduceri la fel de mari ale emisiilor de gaze cu efect de seră ca și combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile.
- (20) Este esențial să se asigure faptul că pot fi furnizate cu succes pe piața aviației cotele minime de SAF fără deficite de aprovizionare. În acest scop, este necesar să se prevadă un interval de timp suficient pentru a permite industriei combustibililor din surse regenerabile să își dezvolte capacitatea de producție în consecință. Furnizarea SAF ar trebui să devină obligatorie începând din 2025. În mod similar, pentru a oferi securitate juridică și previzibilitate pieței și pentru a orienta investițiile în mod durabil către capacitatea de producție a SAF, dispozițiile prezentului regulament ar trebui să fie stabile pe o durată lungă de timp.

(20a) Întrucât regulamentul nu definește o cotă maximă de SAF în cadrul tuturor combustibililor de aviație, companiile aeriene și furnizorii de combustibil pot aplica politici de mediu mai ambițioase, cu un grad mai mare de utilizare și furnizare a SAF în rețeaua lor globală de operațiuni. În consecință, piața ar trebui să rămână liberă să furnizeze și să utilizeze cantități mai mari de SAF decât cele necesare pentru aplicarea cotelor minime stabilite în prezentul regulament. În plus, pentru a spori și mai mult decarbonizarea sectorului aviației și având în vedere potențialul semnificativ de decarbonizare al combustibililor de aviație sintetici, statele membre ar trebui să poată aplica, pentru o durată limitată de timp și până la anumite plafoane specifice, cote minime de astfel de combustibili mai mari decât cele prevăzute în prezentul regulament, pe unul sau mai multe aeroporturi din Uniune situate pe teritoriul lor, în cazul în care cota minimă de SAF, inclusiv combustibilii de aviație sintetici, stabilită în prezentul regulament a fost atinsă în cursul perioadei de raportare anterioare, în medie, pe aeroporturile din Uniune sau în orice moment înainte de 1 ianuarie 2027. Statele membre ar trebui, de asemenea, să aibă opțiunea de a nu aplica astfel de plafoane în cazul aeroporturilor mici, în care traficul internațional anual de pasageri este mai mic de 2 milioane de pasageri, deoarece o astfel de opțiune suplimentară nu ar afecta în mod negativ piața internă a aviației. Cu toate acestea, în cazul în care distribuția de combustibili de aviație sintetici pe toate aeroporturile din Uniune nu poate fi asigurată din cauza unui deficit structural la nivelul producției sau al furnizării acestor combustibili în Uniune, Comisia ar trebui să adopte o decizie prin care să impună statelor membre suspendarea aplicării unor astfel de cote minime naționale mai ridicate. Dispozițiile prezentului regulament nu ar trebui să împiedice statele membre să pună în aplicare alte măsuri specifice decât cele prevăzute în prezentul regulament cu scopul de a facilita utilizarea de SAF pentru zborurile interne.

- (21) Odată cu introducerea și extinderea SAF în aeroporturile din Uniune, practicile de încărcare de combustibil suplimentar pot fi exacerbate ca urmare a creșterii costurilor combustibilului de aviație. Practicile de încărcare de combustibil suplimentar nu sunt durabile și ar trebui evitate, întrucât subminează eforturile Uniunii de reducere a impactului transporturilor asupra mediului. Acestea ar fi contrare obiectivelor de decarbonizare a aviației, întrucât creșterea greutatei aeronavelor ar crește consumul de combustibil și emisiile aferente pentru un zbor dat. Practicile de încărcare de combustibil suplimentar pun în pericol și condițiile de concurență echitabile în Uniune între operatorii de aeronave și, de asemenea, între aeroporturi. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună operatorilor de aeronave obligația de a realimenta aeronavele înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune. Cantitatea de combustibil alimentat înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune ar trebui să fie proporțională cu cantitatea de combustibil necesară pentru operarea zborurilor cu plecare de pe aeroportul respectiv, fără ca acest lucru să aducă atingere rezervei de combustibil care trebuie alimentată pentru a se asigura conformitatea cu normele aplicabile privind siguranța combustibililor, cum ar fi, în special, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁵. Această cerință asigură aplicarea unor condiții egale pentru operațiunile din Uniune operatorilor din Uniune și celor străini, asigurând totodată un nivel ridicat de protecție a mediului.
- (21a) Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să prevadă posibilitatea de a scuti, pentru o durată limitată de timp, operatorii de aeronave de obligația de a realimenta aeronavele înainte de plecarea de pe un aeroport din Uniune pe o rută specifică de mai puțin de 1 200 de kilometri, în cazul în care operatorii respectivi pot demonstra dificultăți operaționale grave și recurente legate de realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe un anumit aeroport din Uniune, ceea ce îi împiedică să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi (*turnaround*), fapt care ar putea avea un impact asupra conectivității în special în cazul regiunilor periferice, sau dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili pe alte aeroporturi din Uniune. Prețurile semnificativ mai mari de pe aeroportul în cauză nu ar trebui să fie în principal rezultatul utilizării într-o măsură mai mare de SAF pe aeroportul respectiv.

⁵ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

- (22) Organismul de gestionare a unui aeroport din Uniune care intră sub incidența prezentului regulament ar trebui să ia măsurile necesare pentru a facilita accesul la SAF, astfel încât acest lucru să nu reprezinte un obstacol în calea utilizării acestor combustibili. Dacă este necesar, autoritățile competente ale statului membru în care este situat aeroportul ar trebui să poată solicita organismului de gestionare a unui aeroport din Uniune să furnizeze informații cu privire la continuitatea distribuției de SAF și a realimentării cu SAF pentru operatorii de aeronave. Autoritățile competente ar trebui să permită organismelor de gestionare a aeroporturilor din Uniune și companiilor aeriene să aibă un punct focal comun, pentru eventualitatea în care sunt necesare clarificări tehnice cu privire la disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili.
- (23) Operatorii de aeronave ar trebui să aibă obligația de a raporta anual autorităților competente și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) cu privire la achizițiile lor de SAF, precum și cu privire la caracteristicile acestui combustibil. Ar trebui furnizate informații cu privire la caracteristicile SAF achiziționați, cum ar fi, printre altele, natura și originea materiilor prime, metoda de conversie și emisiile generate pe durata ciclului de viață.
- (24) Operatorii de aeronave ar trebui, de asemenea, să aibă obligația de a raporta anual cu privire la alimentarea efectivă cu combustibil de aviație pentru fiecare aeroport din Uniune, astfel încât să demonstreze că nu a avut loc nicio încărcare de combustibil suplimentar. Rapoartele ar trebui verificate de verificali independenti și transmise autorităților competente și agenției în vederea monitorizării și evaluării conformității. Verificali independenti ar trebui să stabilească acuratețea raportărilor efectuate de operatori cu privire la combustibilul de aviație anual necesar, cu ajutorul unui instrument aprobat de Comisie.
- (25) Furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să aibă obligația de a raporta anual în baza de date a Uniunii, menționată la articolul 28 din Directiva (UE) 2018/2001, activitățile lor de furnizare de combustibil de aviație, inclusiv SAF.
- (25a) Statele membre ar trebui să desemneze una sau mai multe autorități competente responsabile cu asigurarea aplicării prezentului regulament în cazul operatorilor de aeronave, al aeroporturilor din Uniune și al furnizorilor de combustibil. Prezentul regulament ar trebui să definească normele pe baza cărora operatorii de aeronave, aeroporturile din Uniune și furnizorii de combustibil sunt atribuiți anumitor autorități competente. Agenția ar trebui să transmită autorităților competente date agregate privind operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație pentru care sunt competente aceste autorități. În măsura posibilului, nivelul de agregare ar trebui să permită autorităților competente să compare aceste date cu alte surse de date.

- (25b) Agenția ar trebui să elaboreze anual un raport tehnic pe care să îl transmită Consiliului și Parlamentului European. Acest lucru este important în special pentru a avea o imagine clară în ceea ce privește nivelul de conformitate cu regulamentul, utilizarea SAF în Uniune și în țările terțe, situația pieței, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii fosili și compoziția combustibilului de aviație.
- (26) În lipsa unor proceduri suplimentare, nu este posibil să se determine cu exactitate dacă operatorii de aeronave au alimentat efectiv în mod fizic cotele de SAF în rezervoarele lor pe anumite aeroporturi din Uniune. Prin urmare, operatorilor de aeronave ar trebui să li se permită să raporteze utilizarea SAF pe baza registrelor de achiziții. Operatorii de aeronave ar trebui să aibă dreptul de a primi de la furnizorul de combustibil de aviație informațiile necesare pentru raportarea achiziționării SAF. Furnizorii de combustibil pot demonstra conformitatea cu prezentul regulament utilizând sistemul de echilibrare a masei menționat la articolul 30 din Directiva (UE) 2018/2001.
- (27) Este esențial ca operatorii de aeronave să poată declara utilizarea SAF în cadrul sistemelor de reducere a gazelor cu efect de seră cum sunt sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii sau CORSIA, la alegere. Cu toate acestea, este esențial ca prezentul regulament să nu conducă la o dublă contabilizare a reducerilor de emisii. Operatorilor de aeronave ar trebui să li se permită să solicite doar o singură dată beneficii pentru utilizarea aceluiași lot de SAF. Furnizorilor de combustibil ar trebui să li se solicite să furnizeze gratuit operatorilor de aeronave orice informații referitoare la proprietățile SAF vândut respectivului operator de aeronave și care sunt relevante în scopul raportării de către operatorul de aeronave în temeiul prezentului regulament sau al sistemelor de reducere a gazelor cu efect de seră.
- (28) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe piața internă a aviației și respectarea obiectivelor ambițioase ale Uniunii în materie de climă, prezentul regulament ar trebui să introducă sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare pentru furnizorii de combustibil de aviație și pentru operatorii de aeronave în caz de neconformitate. Nivelul sancțiunilor ar trebui să fie proporțional cu daunele aduse mediului și cu prejudiciul adus condițiilor de concurență echitabile de pe piața internă cauzate de neconformitate. Atunci când impun amenzi, autoritățile ar trebui să țină seama de evoluția prețului combustibilului de aviație și al SAF în anul de raportare.

- (28b) Tranziția de la combustibilii fosili la SAF va juca un rol considerabil în facilitarea decarbonizării. Cu toate acestea, având în vedere lipsa actuală a unei piețe a UE pentru SAF, nivelul ridicat de concurență dintre operatorii de aeronave și diferența importantă de preț dintre kerosenul fosil și SAF, această tranziție ar trebui sprijinită prin stimulente care să reflecte beneficiile pentru mediu ale SAF și să facă acești combustibili mai competitivi pentru operatorii de aeronave. Utilizarea veniturilor provenite din amenzi sau a echivalentului în valoare financiară al acestor venituri pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanismele care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali ar contribui la acest obiectiv.
- (29) Sancțiunile pentru furnizorii care nu îndeplinesc obiectivele stabilite în prezentul regulament ar trebui să fie completate de obligația de a aproviziona piața cu cota nefurnizată în anul următor.
- (29a) Ar trebui să se prevadă o perioadă de tranziție de zece ani pentru respectarea cerințelor privind cota minimă de SAF prevăzute în prezentul regulament, în scopul de a acorda furnizorilor de combustibil de aviație, aeroporturilor din Uniune și operatorilor de aeronave un interval de timp rezonabil pentru a face investițiile tehnologice și logistice necesare. În această etapă, combustibilul de aviație care conține cote mai mari de SAF în anumite aeroporturi poate fi utilizat pentru a compensa cotele mai mici de SAF sau disponibilitatea redusă a combustibilului de aviație convențional în alte aeroporturi.
- (30) Prezentul regulament ar trebui să includă dispoziții privind elaborarea de rapoarte periodice către Parlamentul European și Consiliu în care să se analizeze evoluția pieței aviației și a pieței combustibililor și impactul prezentului regulament asupra pieței interne a aviației din Uniune, conectivitatea în cazul insulelor și al teritoriilor îndepărtate și competitivitatea transportatorilor aerieni și a nodurilor aeroportuare europene în raport cu concurenții lor din țările învecinate, precum și eficacitatea elementelor-cheie ale regulamentului, cum ar fi cotele minime de SAF, nivelul amenzilor sau evoluțiile în materie de politici privind utilizarea SAF la nivel internațional. Aceste elemente sunt esențiale pentru a oferi o situație clară a pieței SAF și ar trebui luate în considerare atunci când se are în vedere o revizuire a regulamentului.

În aceste rapoarte, Comisia ar trebui să aibă în vedere eventuale opțiuni de modificare, inclusiv mecanisme de sprijinire a producției și a utilizării SAF, precum și mecanisme care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, pentru a limita efectele negative ale prezentului regulament asupra conectivității aeriene și a concurenței și pentru a atenua relocarea emisiilor de dioxid de carbon.

Cerința prevăzută în prezentul regulament privind asigurarea disponibilității unei cote minime de SAF în fiecare aeroport din Uniune ar putea stimula operatorii de aeronave care efectuează zboruri de legătură cu plecare de pe aeroporturi din Uniune și cu destinația finală în afara Uniunii să tranziteze mai curând prin noduri aeroportuare din afara UE, care nu fac obiectul acestei cerințe, decât prin noduri aeroportuare din UE. Acest lucru ar putea duce la denaturări ale concurenței în detrimentul aeroporturilor din Uniune și al operatorilor care le utilizează și la un risc de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. În absența unui sistem obligatoriu privind utilizarea SAF pentru zborurile internaționale la nivelul OACI sau în cadrul unor acorduri multilaterale sau bilaterale cuprinzătoare privind transportul aerian între UE și/sau statele sale membre și țări terțe cu un nivel de ambiție similar cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și cu obiectivele Acordului de la Paris, precum și în absența unor mecanisme dezvoltate la nivel internațional pentru a preveni riscul relocării emisiilor de dioxid de carbon și al denaturării concurenței, Comisia ar trebui, în special, să aibă în vedere dezvoltarea unor mecanisme specifice care să vizeze prevenirea acestor efecte.

(31) [...].

(31a) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a articolului 4 alineatul (3) și a articolului 5 alineatul (2), ar trebui conferite Comisiei competențe de executare în ceea ce privește aplicarea de către statele membre a unor cote minime mai mari de combustibil de aviație sintetic și în ceea ce privește scutirile de la obligația de a realimenta aeronavele înainte de plecare care pot fi acordate operatorilor de aeronave.

(32) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume menținerea unor condiții de concurență echitabile pe piața transporturilor aeriene din Uniune sporindu-se totodată utilizarea SAF, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre din cauza caracterului transfrontalier al aviației, dar, având în vedere caracteristicile pieței și efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește norme armonizate privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică operatorilor de aeronave, aeroporturilor din Uniune și furnizorilor de combustibil de aviație.

Un stat membru poate decide, după caz, ca un aeroport situat pe teritoriul său să fie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament. Statul membru în cauză notifică decizia sa Comisiei și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) cu un an înainte ca decizia respectivă să devină aplicabilă. Comisia publică informațiile în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și furnizează o listă actualizată și consolidată a aeroporturilor în cauză, care să fie ușor accesibilă.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- „aeroport din Uniune” înseamnă un aeroport, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁶, în care traficul de pasageri a fost mai mare de un milion de pasageri sau în care traficul de mărfuri a fost mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare și care nu este situat într-o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;
- „organism de gestionare a aeroportului” înseamnă entitatea menționată la articolul 3 din Directiva 96/67/CE ⁷ sau, în cazul în care statul membru în cauză a rezervat gestionarea infrastructurilor centralizate pentru sistemele de distribuție a combustibilului unui alt organism în temeiul articolului 8 din Directiva 96/67/CE, acel alt organism;
- „operator de aeronave” înseamnă o persoană care a efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial cu plecare de pe aeroporturile din Uniune în perioada de raportare sau, în cazul în care persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei;
- „operațiune de transport aerian comercial” înseamnă un zbor efectuat în scopul transportului de pasageri, de mărfuri sau de corespondență, contra unei remunerații sau prin închiriere, sau operațiuni de aviație de afaceri;
- „combustibil de aviație” înseamnă combustibilul produs pentru utilizare directă de către aeronave;

⁶ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport.

⁷ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

- „combustibili de aviație durabili” (denumiți în continuare „SAF”) înseamnă combustibili de aviație de substituție care sunt: (a) biocombustibili care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001 și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din directiva menționată, sau (b) combustibili de aviație sintetici sau (c) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 35 din Directiva (UE) 2018/2001, care respectă pragul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră menționat la articolul 25 alineatul (2) al doilea paragraf din aceea directivă;
- „lot” înseamnă o cantitate de SAF care poate fi identificată printr-un număr și care poate fi urmărită;
- „emisii generate pe durata ciclului de viață” înseamnă emisii de dioxid de carbon echivalent ale SAF, care iau în considerare emisiile de dioxid de carbon echivalent generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, calculate în conformitate cu articolul 31 din Directiva (UE) 2018/2001;
- „combustibili de aviație sintetici” înseamnă combustibili de aviație de substituție care sunt combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, care respectă pragul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră menționat la articolul 25 alineatul (2) primul paragraf din directiva menționată;
- „combustibili de aviație sintetici cu emisii scăzute de carbon” înseamnă combustibili de aviație de substituție sintetici derivați din hidrogen cu emisii scăzute de carbon în cazul cărora reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pe durata ciclului de viață rezultată din utilizarea lor este de cel puțin 70 %;
- „combustibili de aviație convenționali” înseamnă combustibili produși din surse fosile neregenerabile de combustibili pe bază de hidrocarburi, utilizați în aviație;
- „furnizor de combustibil de aviație” înseamnă un furnizor de combustibil astfel cum este definit la articolul 2 al doilea paragraf punctul 38 din Directiva (UE) 2018/2001, care furnizează combustibil de aviație într-un aeroport din Uniune;
- „an de raportare” înseamnă o perioadă de un an în care rapoartele menționate la articolele 7 și 9 trebuie prezentate începând cu 1 ianuarie până la 31 decembrie;

- „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului anterior anului de raportare;
- „cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară” înseamnă cantitatea de combustibil de aviație denumit „combustibil pentru zborul pe rută” și „combustibil pentru rulajul la sol” în anexa IV la Regulamentul Comisiei nr. 965/2012 ⁸, care este necesară pentru realizarea tuturor operațiunilor de transport aerian comercial ale unui operator de aeronave, cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, pe parcursul unei perioade de raportare;
- „cantitate anuală nealimentată” înseamnă diferența dintre cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și combustibilul efectiv alimentat de un operator de aeronave înainte de zborurile cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, pe parcursul unei perioade de raportare;
- „cantitate totală anuală nealimentată” înseamnă suma cantităților anuale nealimentate de un operator de aeronave în toate aeroporturile din Uniune în cursul unei perioade de raportare;
- „sistem de reducere a gazelor cu efect de seră” înseamnă un sistem care acordă beneficii operatorilor de aeronave pentru utilizarea SAF.

Articolul 4

Cota SAF disponibili pe aeroporturile din Uniune

(1) Furnizorii de combustibil de aviație se asigură că toți combustibilii de aviație puși la dispoziția operatorilor de aeronave de pe fiecare aeroport din Uniune conțin o cotă minimă de SAF, inclusiv o cotă minimă de combustibil de aviație sintetic în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în anexa I.

Această obligație se consideră îndeplinită în cazul în care cotele menționate la primul paragraf sunt atinse prin utilizarea de combustibili de aviație sintetici cu emisii scăzute de carbon.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

(2) Pentru fiecare perioadă de raportare, biocombustibilii, alții decât biocombustibilii avansați definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001 și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă, furnizați pe aeroporturile din Uniune de către fiecare furnizor de combustibil în parte, reprezintă maximum 3 % din cantitatea necesară pentru respectarea cotelor minime menționate la alineatul (1) și în anexa I.

(3) În cazul în care din raportul tehnic menționat la articolul 12 rezultă că cota minimă de SAF, inclusiv combustibil de aviație sintetic, prevăzută în anexa I a fost atinsă în cursul perioadei de raportare anterioare, în medie, pe aeroporturile din Uniune sau în orice moment înainte de 1 ianuarie 2027, un stat membru poate, în scopul alineatului (1), să aplice, pe unul sau mai multe aeroporturi din Uniune situate pe teritoriul său, pentru perioadele de raportare ulterioare și până la 31 decembrie 2034, o cotă minimă de combustibil de aviație sintetic mai mare decât cea prevăzută în anexa I. Statul membru în cauză notifică celorlalte state membre și Comisiei adoptarea măsurii. Comisia publică notificarea respectivă în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Dacă, în urma adoptării de către statul membru în cauză a unei măsuri în temeiul primului paragraf de la prezentul alineat, cota minimă de SAF, inclusiv combustibil de aviație sintetic, prevăzută în anexa I nu poate fi atinsă, în medie, pe toate aeroporturile din Uniune, pe parcursul a două perioade de raportare consecutive din cauza unui deficit structural la nivelul producției sau al furnizării acestor combustibili în Uniune, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13a alineatul (2), o decizie prin care impune statului membru să suspende aplicarea măsurii respective.

(4) Cota minimă mai mare aplicată de statul membru în cauză în temeiul alineatului (3) primul paragraf nu depășește 1 % pentru perioada care se încheie la 31 decembrie 2029 și nu depășește cota minimă stabilită pentru combustibilii de aviație sintetici în anexa I cu mai mult de 3 % pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2030 și 31 decembrie 2034. Aceste plafoane nu se aplică în ceea ce privește aeroporturile din Uniune în care traficul internațional anual de pasageri este mai mic de 2 milioane de pasageri.

(5) Furnizorii de combustibil pot demonstra faptul că respectă obligația prevăzută la alineatul (1) și orice măsură adoptată de statele membre în temeiul alineatului (3) primul paragraf, prin utilizarea sistemului de echilibrare a masei menționat la articolul 30 din Directiva (UE) 2018/2001.

Fără a aduce atingere articolului 11 alineatele (3) și (4), în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele minime stabilite în anexa I pentru o anumită perioadă de raportare, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară.

Articolul 5

Obligația de realimentare cu combustibil a operatorilor de aeronave

(1) Cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată de un anumit operator de aeronave într-un anumit aeroport din Uniune este de cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, fără ca acest lucru să aducă atingere cantității de combustibil care trebuie alimentată pentru a se asigura conformitatea cu normele aplicabile privind siguranța combustibililor.

(2) Un operator de aeronave poate solicita autorității competente menționate la articolul 10 alineatul (4) ca zborurile pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 1 200 de kilometri cu plecare de pe un aeroport din Uniune, să fie scutite de obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

O astfel de cerere se face cu cel puțin trei luni înainte de data aplicării scutirii avute în vedere. Respectiva cerere conține o justificare adecvată bazată pe dificultăți operaționale grave și recurente legate de realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe un anumit aeroport din Uniune, care le împiedică să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi (*turnaround*), sau pe dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili pe alte aeroporturi din Uniune, datorate, în special, constrângerilor specifice privind transportul de combustibil sau disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul respectiv.

Autoritatea competentă evaluează cererea și, în funcție de justificarea furnizată, poate solicita informații suplimentare.

Autoritatea competentă ia o decizie cu privire la cererea respectivă cu cel puțin o lună înainte de data aplicării scutirii avute în vedere. Scutirea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an, după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aeronave.

Neadoptarea unei decizii în temeiul celui de al patrulea paragraf de la prezentul alineat în termenul prevăzut la paragraful respectiv se consideră o decizie implicită de autorizare a aplicării scutirii solicitate pentru o perioadă de un an, după care aceasta face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aeronave.

Autoritatea competentă notifică lista scutirilor autorizate Comisiei, care o publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și o actualizează cel puțin o dată pe an.

Fie în urma depunerii unei plângeri scrise de către un stat membru, un operator de aeronave, organismul de gestionare a aeroportului din Uniune în cauză sau un furnizor de combustibil, fie din proprie inițiativă, Comisia poate, după ce evaluează justificarea furnizată pentru scutirea acordată în lumina criteriilor stabilite la al doilea paragraf de la prezentul alineat, prin intermediul unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 13a alineatul (2), să solicite autorității competente să adopte o decizie de abrogare a scutirii respective de la începutul următoarei perioade de planificare orară în sensul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93. Dacă această perioadă de planificare orară începe la mai puțin de două luni de la publicarea actului de punere în aplicare, decizia de abrogare a scutirii începe să se aplice de la începutul următoarei perioade de planificare orară.

Articolul 6

Obligațiile aeroporturilor din Uniune de a facilita accesul la SAF

Organismul de gestionare a unui aeroport din Uniune ia măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibilii de aviație care conțin cote de SAF în conformitate cu prezentul regulament.

În cazul în care operatorii de aeronave raportează autorității competente a statului membru pe teritoriul căruia este situat aeroportul dificultăți în ceea ce privește accesul la combustibili de aviație care conțin SAF pe un anumit aeroport din Uniune, autoritatea competentă solicită organismului de gestionare a respectivului aeroport din Uniune să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea dispozițiilor de la primul paragraf. Organismul de gestionare a aeroportului din Uniune în cauză furnizează informațiile fără întârzieri nejustificate. Autoritatea competentă transmite aceste informații agenției în scopul întocmirii raportului tehnic menționat la articolul 12.

La cererea autorității competente, organismul de gestionare a unui aeroport din Uniune ia măsurile necesare pentru a identifica și a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cote de SAF în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 7

Obligații de raportare pentru operatorii de aeronave

Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare, operatorii de aeronave raportează autorităților competente și agenției următoarele informații referitoare la o perioadă de raportare determinată:

- (a) cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;
- (b) cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, pentru fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;
- (c) cantitatea anuală nealimentată, pentru fiecare aeroport din Uniune. În cazul în care cantitatea anuală nealimentată este negativă sau este mai mică de 10 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, cantitatea anuală nealimentată raportată este 0;
- (d) cantitatea totală de SAF achiziționată de la furnizorii de combustibil de aviație, în scopul efectuării operațiunilor lor de transport aerian comercial cu plecare de pe aeroporturile din Uniune, exprimată în tone;
- (e) pentru fiecare achiziție de SAF, numele furnizorului de combustibil de aviație, cantitatea achiziționată exprimată în tone, tehnologia de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață ale SAF. În cazul în care o achiziție include SAF cu caracteristici diferite, raportul furnizează aceste informații pentru fiecare tip de SAF.

Raportul este prezentat în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II.

Raportul este verificat de un verficator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁹ și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acestei directive.

Articolul 8

Declararea utilizării SAF de către operatorii de aeronave

Operatorii de aeronave nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiași lot de SAF în cadrul mai multor sisteme de reducere a gazelor cu efect de seră. Împreună cu raportul menționat la articolul 7, operatorii de aeronave furnizează agenției:

- (a) o declarație privind sistemele de reducere a gazelor cu efect de seră la care participă și în cadrul cărora poate fi raportată utilizarea SAF;
- (b) o declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de SAF în cadrul mai multor sisteme.

În scopul raportării utilizării SAF în temeiul dispozițiilor articolului 7 din prezentul regulament sau în cadrul unui sistem de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație furnizează operatorilor de aeronave informațiile relevante în mod gratuit.

⁹ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

Articolul 9

Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil

Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare, furnizorii de combustibil de aviație raportează în baza de date a Uniunii menționată la articolul 28 din Directiva (UE) 2018/2001 următoarele informații referitoare la perioada de raportare:

- (a) volumul de combustibil de aviație furnizat în fiecare aeroport din Uniune;
- (b) volumul de SAF furnizat în fiecare aeroport din Uniune și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la litera (c);
- (c) tehnologia de conversie, natura și originea materiilor prime utilizate pentru producție și emisiile generate pe durata ciclului de viață, pentru fiecare tip de SAF furnizat în aeroporturile din Uniune;
- (d) concentrația medie anuală a totalului de hidrocarburi aromatice, naftaline și sulf în combustibilul de aviație furnizat pe fiecare aeroport din Uniune.

Agenția și autoritățile competente au acces la baza de date a Uniunii. Agenția utilizează informațiile conținute în baza de date a Uniunii, după ce informațiile au fost verificate la nivelul statelor membre în temeiul articolului 28 din Directiva (UE) 2018/2001.

Articolul 10

Autoritatea competentă

- (1) Statele membre desemnează autoritatea competentă sau autoritățile competente responsabile cu asigurarea aplicării prezentului regulament și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii de aeronave, aeroporturile din Uniune și furnizorii de combustibil. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.
- (2) Agenția transmite autorităților competente date agregate pentru operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație pentru care autoritățile sunt competente în temeiul alineatelor (3), (4) și (5).

- (3) Statul membru a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente menționate la alineatul (1) de la prezentul articol sunt responsabile de un anumit operator de aeronave se stabilește în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei ¹⁰.
- (4) Statul membru a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente menționate la alineatul (1) de la prezentul articol sunt responsabile de un anumit aeroport din Uniune se stabilește pe baza jurisdicției teritoriale respective.
- (5) Statul membru a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente menționate la alineatul (1) de la prezentul articol sunt responsabile de un anumit furnizor de combustibil de aviație este acel stat membru în care furnizorul de combustibil de aviație în cauză își are sediul social.

Pentru furnizorii de combustibil de aviație care nu își au sediul social într-un stat membru, statul membru în cauză este cel în care furnizorul de combustibil de aviație a furnizat cea mai mare cantitate de combustibil de aviație în 2023 sau în primul an de furnizare a combustibilului de aviație pe piața UE, luându-se în considerare anul cel mai recent. Un astfel de furnizor de combustibil de aviație poate prezenta autorității sale competente o cerere motivată pentru a fi reatribuit unui alt stat membru, în cazul în care a furnizat cea mai mare cantitate a combustibilului său de aviație în acest din urmă stat membru în cursul celor doi ani anteriori cererii. Decizia de reatribuire se ia în termen de nouă luni de la depunerea cererii, face obiectul acordului autorităților competente ale statului membru de reatribuire și al Comisiei și intră în vigoare la începutul perioadei de raportare care urmează datei respectivei decizii.

¹⁰ Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 5 august 2009 privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE (JO L 219, 22.8.2009, p. 1).

Articolul 11

Asigurarea aplicării normelor

- (1) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor adoptate în temeiul prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea lor în aplicare. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până cel târziu la 31 decembrie 2023 și, fără întârziere, orice altă modificare ulterioară referitoare la acestea.
- (2) Statele membre se asigură că orice operator de aeronave care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 5 este pasibil de amendă. Amenda respectivă este egală cel puțin cu dublul rezultatului înmulțirii prețului mediu anual al combustibilului de aviație pe tonă cu cantitatea totală anuală nealimentată.
- (3) Statele membre se asigură că orice furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cota minimă de SAF este pasibil de amendă. Amenda respectivă este egală cel puțin cu dublul rezultatului înmulțirii diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cota minimă menționată la articolul 4 și în anexa I.
- (4) Statele membre se asigură că orice furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cota minimă de combustibili de aviație sintetici este pasibil de amendă. Amenda respectivă este egală cel puțin cu dublul rezultatului înmulțirii diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație sintetic și al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cota minimă menționată la articolul 4 și în anexa I.
- (5) În decizia de impunere a amenzilor menționate la alineatele (3) și (4), autoritatea competentă explică metodologia aplicată pentru stabilirea prețului combustibilului de aviație, al SAF și al combustibilului de aviație sintetic pe piața Uniunii, pe baza unor criterii verificabile și obiective, inclusiv a celui mai recent raport tehnic disponibil menționat la articolul 12.

- (6) Statele membre se asigură că orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cota minimă a SAF sau a combustibililor sintetici într-o anumită perioadă de raportare furnizează pieței, în perioada de raportare următoare, o cantitate din respectivul combustibil egală cu acel deficit, în plus față de obligația aferentă perioadei de raportare. Îndeplinirea acestei obligații nu exonerează furnizorul de combustibil de obligația de a plăti sancțiunile prevăzute la alineatele (3) și (4) din prezentul articol.
- (7) Statele membre dispun de cadrul juridic și administrativ necesar la nivel național pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor.
- (8) Statele membre ar trebui să se asigure că veniturile provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri se utilizează pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanismele care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

Articolul 12

Colectarea și publicarea datelor

Agencia publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor anuale menționate la articolele 7 și 9 și îl transmite Consiliului și Parlamentului European. Raportul respectiv conține cel puțin următoarele informații:

- (a) cantitatea de SAF achiziționată de operatorii de aeronave la nivelul Uniunii, în mod agregat, pentru a fi utilizată în scopul efectuării operațiunilor de transport aerian comercial cu plecare de pe un aeroport din Uniune, și pentru fiecare aeroport din Uniune;
- (b) cantitatea de SAF și de combustibil de aviație sintetic furnizată la nivelul Uniunii, în mod agregat și pentru fiecare aeroport din Uniune, precum și o analiză a capacității furnizorilor din fiecare stat membru de a respecta traiectoria de încorporare planificată;

- (ba) cantitatea de SAF furnizată în țările terțe cu care fie Uniunea, fie Uniunea și statele sale membre au încheiat un acord privind serviciile aeriene și, în măsura posibilului, în alte țări terțe;
- (c) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de SAF în Uniune și în țările terțe cu care fie Uniunea, fie Uniunea și statele sale membre au încheiat un acord privind serviciile aeriene și, în măsura posibilului, în alte țări terțe. Situația pieței include informații cu privire la evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii fosili;
- (d) nivelul de conformitate al aeroporturilor în ceea ce privește obligațiile prevăzute la articolul 6;
- (e) nivelul de conformitate al fiecărui operator de aeronave și furnizor de combustibil de aviație care are o obligație în temeiul prezentului regulament în perioada de raportare;
- (f) originea și caracteristicile tuturor SAF achiziționați de operatorii de aeronave pentru a fi utilizați la zboruri cu plecare de pe aeroporturile din Uniune;
- (g) concentrația medie anuală a totalului de hidrocarburi aromatice, naftaline și sulf în combustibilul de aviație furnizat la nivelul Uniunii, în mod agregat și pentru fiecare aeroport din Uniune.

Atunci când întocmește acest raport, agenția consultă comitetul menționat la articolul 13a alineatul (1).

Articolul 13

Perioada de tranziție

Prin derogare de la articolul 4 alineatul (1), de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2034, pentru fiecare perioadă de raportare, un furnizor de combustibil de aviație poate furniza cota minimă de SAF definită în anexa I ca medie ponderată pentru toți combustibilii de aviație pe care i-a furnizat pe aeroporturile din Uniune pentru perioada de raportare respectivă.

Articolul 13a

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul ReFuelEU în domeniul aviației, denumit în continuare „comitetul”. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 14

Rapoarte și examinări

Până la 1 ianuarie 2027 și, ulterior, o dată la cinci ani, serviciile Comisiei prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evoluția pieței combustibililor de aviație și impactul acesteia asupra pieței interne a aviației din Uniune, inclusiv în ceea ce privește posibila extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament la alte surse de energie și la alte tipuri de combustibili sintetici definiți în Directiva privind energia din surse regenerabile, în special la energia electrică și la hidrogen, posibila revizuire a cotelor minime prevăzute la articolul 4 și în anexa I și nivelul amenzilor. Raportul ține seama de evoluțiile politicilor din alte țări, inclusiv în contextul acordurilor multilaterale și bilaterale cu Uniunea, și include o evaluare detaliată a impactului prezentului regulament asupra conectivității în cazul insulelor și al teritoriilor îndepărtate, asupra competitivității transportatorilor aerieni și a nodurilor aeroportuare europene în raport cu concurenții lor din țările învecinate, asupra relocării emisiilor de dioxid de carbon și, dacă sunt disponibile, informații privind elaborarea unui potențial cadru de politică pentru utilizarea SAF la nivelul OACI. Raportul informează, de asemenea, cu privire la progresele tehnologice din domeniul cercetării și inovării în industria aviației care sunt relevante pentru SAF, inclusiv în ceea ce privește reducerea altor emisii decât cele de CO₂.

Raportul poate analiza dacă prezentul regulament trebuie modificat și, după caz, opțiunile de modificare în conformitate cu un potențial cadru de politică privind utilizarea SAF la nivelul OACI.

Printre aceste opțiuni, serviciile Comisiei au în vedere includerea unor mecanisme de sprijinire a producției și a utilizării SAF, inclusiv colectarea și utilizarea de fonduri, precum și a altor mecanisme care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali. Aceste mecanisme ar trebui să aibă obiectivul de a limita efectele negative ale prezentului regulament asupra conectivității aeriene, de a evita o reorientare a traficului către noduri aeroportuare din țări terțe și de a atenua relocarea emisiilor de dioxid de carbon.

În special, în cazul în care, până la 31 decembrie 2026, nu există un sistem obligatoriu la nivel internațional privind utilizarea SAF pentru zborurile internaționale cu un nivel de ambiție similar cu cel al cerințelor prevăzute în prezentul regulament, nici mecanisme dezvoltate la nivel internațional care să permită prevenirea riscului relocării emisiilor de dioxid de carbon și al denaturării concurenței în sectorul aviației internaționale, Comisia are în vedere mecanisme specifice care să vizeze prevenirea acestor efecte, inclusiv, dacă este cazul, extinderea la aviația internațională a Regulamentului (UE)...¹¹, precum și alte tipuri de măsuri care să țină seama de destinația finală din afara teritoriului Uniunii.

La întocmirea raportului, Comisia consultă comitetul menționat la articolul 13a alineatul (1) cu cel puțin șase luni înainte de adoptarea acestuia.

¹¹ REGULAMENTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI [...] privind instituirea unui mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon.

Articolul 15

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2023.

Cu toate acestea, articolele 4 și 5 se aplică de la 1 ianuarie 2025, iar articolele 7 și 9 se aplică de la 1 aprilie 2024 pentru perioada de raportare a anului 2023.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

Anexa I (cote ale volumelor)

- (a) De la 1 ianuarie 2025, o cotă minimă de 2 % de SAF;
- (b) de la 1 ianuarie 2030, o cotă minimă de 6 % de SAF, din care o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;
- (c) de la 1 ianuarie 2035, o cotă minimă de 20 % de SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;
- (d) de la 1 ianuarie 2040, o cotă minimă de 32 % de SAF, din care o cotă minimă de 8 % combustibili de aviație sintetici;
- (e) de la 1 ianuarie 2045, o cotă minimă de 38 % de SAF, din care o cotă minimă de 11 % combustibili de aviație sintetici;
- (f) de la 1 ianuarie 2050, o cotă minimă de 63 % de SAF, din care o cotă minimă de 28 % combustibili de aviație sintetici.

Anexa II – Model pentru raportările operatorilor de aeronave

Aeroportul din Uniune	Codul OACI al aeroportului din Uniune	Cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară (tone)	Cantitatea de combustibil de aviație alimentată efectiv (tone)	Cantitatea anuală nealimentată (tone)	Cantitatea totală anuală nealimentată (tone)

Model pentru raportarea de către operatorii de aeronave a achizițiilor de SAF

Furnizor de combustibil	Cantitatea achiziționată (tone)	Tehnologia de conversie	Caracteristici	Originea materiilor prime	Emisiile generate pe durata