

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B** **REGULAMENTUL (UE) 2023/2405 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**
din 18 octombrie 2023

privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil
(ReFuelEU în domeniul aviației)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 2405, 31.10.2023, p. 1)

rectificat prin:

► **C1** Rectificare, JO L 90126, 26.2.2024, p. 1 (2023/2405)



**REGULAMENTUL (UE) 2023/2405 AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

din 18 octombrie 2023

**privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un
transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect

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

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică operatorilor de aeronave, aeroporturilor din Uniune și administratorilor respectivi ai aeroporturilor din Uniune, precum și furnizorilor de combustibil de aviație.

Fără a aduce atingere alineatului (3), prezentul regulament se aplică numai operațiunilor de transport aerian comercial.

(2) Un stat membru poate decide, după consultarea administratorului aeroportului, că un aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 1, situat pe teritoriul său, trebuie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament, cu condiția îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) la data deciziei statului membru.

Un administrator al unui aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 1, situat pe teritoriul unui stat membru, poate solicita ca aeroportul respectiv să fie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament, cu condiția ca aeroportul să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) la momentul solicitării. Respectivul administrator al aeroportului notifică această solicitare statului membru a cărui autoritate sau ale cărui autorități sunt responsabile pentru aeroport în temeiul articolului 11 alineatul (6). Notificarea respectivă este însoțită de o confirmare a faptului că aeroportul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1).

Statul membru în cauză notifică decizia menționată la primul paragraf de la prezentul alineat Comisiei și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă. Decizia statului membru este însoțită de un aviz motivat care demonstrează că se bazează pe criterii proporționale și nediscriminatorii, luând în considerare aeroporturi care prezintă caracteristici concurențiale similare.

(3) O persoană care efectuează operațiuni de transport aerian comercial și care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 3 poate decide să fie considerată operator de aeronave în sensul prezentului regulament. O persoană care efectuează zboruri altele decât operațiuni

▼B

de transport aerian comercial în înțelesul articolului 3 punctul 4 poate decide să fie considerată operator de aeronave în sensul prezentului regulament. O persoană care intră sub incidența articolului 3 punctul 3 poate decide ca și operațiunile sale de transport aerian necomercial să intre sub incidența prezentului regulament. Orice astfel de persoană notifică decizia sa statului membru a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente sunt responsabile pentru operatorul de aeronave respectiv, în conformitate cu articolul 11 alineatul (5). Statul membru în cauză notifică decizia respectivă Comisiei și agenției cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă.

(4) Pe baza informațiilor primite în temeiul alineatelor (2) și (3), Comisia furnizează o listă actualizată și consolidată a aeroporturilor din Uniune și a operatorilor de aeronave în cauză. Lista respectivă este ușor accesibilă.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „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 ⁽¹⁾, în care traficul de pasageri a fost mai mare de 800 000 de pasageri sau în care traficul de mărfuri a fost mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare anterioară și care nu este situat într-o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din TFUE;
2. „administrator al unui aeroport din Uniune” înseamnă, în ceea ce privește un aeroport din Uniune, „organul de administrare a aeroportului” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2 din Directiva 2009/12/CE 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 alineatul (1) din Directiva 96/67/CE a Consiliului ⁽²⁾, acel alt organism;
3. „operator de aeronave” înseamnă o persoană care a efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri cu plecare de pe aeroporturi din Uniune în perioada de raportare anterioară sau, în cazul în care persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei;
4. „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, inclusiv o operațiune de aviație de afaceri efectuată în scopuri comerciale;

⁽¹⁾ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

⁽²⁾ 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).

▼B

5. „rută” înseamnă o călătorie efectuată în cadrul unui zbor, având în vedere locul de plecare și destinația zborului respectiv;
6. „combustibil de aviație” înseamnă combustibil de substituție produs pentru utilizare directă de către aeronavă;
7. „combustibili de aviație durabili” (SAF) înseamnă combustibili de aviație care sunt:
 - (a) combustibili de aviație sintetici;
 - (b) biocombustibili de aviație; sau
 - (c) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat;
8. „biocombustibili de aviație” înseamnă combustibili de aviație care sunt:
 - (a) „biocombustibili avansați”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001;
 - (b) „biocombustibili”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001, produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă; sau
 - (c) „biocombustibili”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din 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 care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute la articolul 29 din directiva respectivă și sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;
9. „combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat” înseamnă combustibili de aviație care sunt „combustibili 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 pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (2) din directiva respectivă și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;
10. „lot” înseamnă o cantitate de SAF care poate fi identificată printr-un număr și care poate fi urmărită;
11. „emisii generate pe durata ciclului de viață” înseamnă emisii de dioxid de carbon echivalent generate de 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 metodologiile adoptate în temeiul articolului 28 alineatul (5) sau al articolului 31 alineatul (5) din Directiva (UE) 2018/2001 sau în conformitate cu dreptul Uniunii relevant;
12. „combustibili de aviație sintetici” înseamnă combustibili de aviație 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 pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (1) din directiva menționată și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;

▼B

13. „combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă combustibili de aviație de origine nebiologică, al căror conținut energetic este derivat din hidrogen nefosil cu emisii reduse de dioxid de carbon, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de dreptul Uniunii relevant;
14. „combustibili de aviație convenționali” înseamnă combustibili de aviație produși din surse fosile neregenerabile de combustibili pe bază de hidrocarburi;
15. „hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă hidrogen destinat utilizării în aeronave al cărui conținut energetic este derivat din surse nefosile neregenerabile, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de dreptul Uniunii relevant;
16. „hidrogen pentru aviație din surse regenerabile” înseamnă hidrogen destinat utilizării în aeronave care intră în categoria „combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (1) din directiva menționată și este certificat în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;
17. „hidrogen pentru aviație” înseamnă hidrogen pentru aviație din surse regenerabile sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;
18. „combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;
19. „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 sau hidrogen pentru aviație într-un aeroport din Uniune;
20. „furnizor de servicii de handling al combustibilului” înseamnă un furnizor de servicii de handling la sol care organizează și desfășoară operațiuni de umplere și de golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității combustibililor livrați, pentru operatori de aeronave în aeroporturi din Uniune, astfel cum se menționează în anexa la Directiva 96/67/CE;
21. „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al unui furnizor de combustibil de aviație în statul membru în care are loc principalul control financiar și operațional al furnizorului de combustibil de aviație;
22. „an de raportare” înseamnă o perioadă de un an în care trebuie prezentate rapoartele menționate la articolele 8 și 10 și care începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 decembrie;

▼B

23. „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului anterior anului de raportare;
24. „cantitate 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 (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽³⁾, care este necesară pentru efectuarea tuturor zborurilor care intră sub incidența prezentului regulament ale unui operator de aeronave cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, în cursul unei perioade de raportare;
25. „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 care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, pe parcursul unei perioade de raportare;
26. „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;
27. „schemă de reducere a gazelor cu efect de seră” înseamnă o schemă prin care acordă beneficii operatorilor de aeronave pentru utilizarea de SAF.

*Articolul 4***Cote de SAF disponibile în aeroporturile din Uniune**

(1) Sub rezerva articolului 15, furnizorii de combustibil de aviație se asigură că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor de aeronave pe fiecare aeroport din Uniune conține cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în anexa I. Fără a aduce atingere cotelor minime respective, furnizorii de combustibil de aviație se asigură, de asemenea, că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor de aeronave pe fiecare aeroport din Uniune în perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 conține cel puțin cotele medii de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile stabilite în anexa I.

Această obligație se consideră, de asemenea, îndeplinită în cazul în care cotele minime menționate la primul paragraf sunt atinse prin utilizarea de:

- (a) hidrogen pentru aviație din surse regenerabile;
- (b) combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon.

⁽³⁾ 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).

▼B

(2) În scopul calculării cotelor minime prevăzute în anexa I, atunci când operatorilor de aeronave de pe aeroporturile din Uniune li se pune la dispoziție hidrogen de aviație:

▼C1

(a) valorile privind conținutul energetic al tuturor combustibililor relevanți sunt cele menționate la articolul 27 alineatul (2) literele (g) și (h) din Directiva (UE) 2018/2001 și în anexa III la aceasta sau în standardele internaționale relevante din domeniul aviației în ceea ce privește combustibilii care nu sunt incluși în anexa respectivă; și

▼B

(b) conținutul energetic al hidrogenului pentru aviație furnizat se ia în considerare atât la numărător, cât și la numitor.

(3) În cazul în care un furnizor de combustibil de aviație utilizează posibilitatea prevăzută la alineatul (1) al doilea paragraf sau în cazul în care un operator de aeronave alimentează cu combustibili menționați la paragraful respectiv, trimerile la SAF de la articolul 3 punctele 10, 11 și 27, articolele 8, 9 și 10, articolul 12 alineatele (6) și (7), articolul 13 alineatul (1) literele (a), (b) și (g), articolul 14 și articolul 15 alineatul (1), precum și de la anexa II se interpretează ca făcând trimitere, de asemenea, la combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon și la hidrogen pentru aviație din surse regenerabile.

(4) Pentru fiecare perioadă de raportare, biocombustibilii de aviație, 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 toate aeroporturile din Uniune de către fiecare furnizor de combustibil de aviație reprezintă maximum 3 % din combustibilii de aviație furnizați în scopul respectării cotelor minime menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și în anexa I la prezentul regulament.

(5) Se exclud din calculul cotelor minime de SAF prevăzute în anexa I la prezentul regulament SAF produși din următoarele materii prime: „culturile alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din Directiva (UE) 2018/2001, culturile intermediare, distilatul de acizi grași de palmier și materialele derivate din palmieri și soia, precum și pasta de neutralizare și derivații acesteia.

Cu toate acestea, această excludere nu se aplică niciunei materii prime care este inclusă în anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001, în condițiile stabilite în anexa respectivă.

(6) Furnizorii de combustibil de aviație pot demonstra respectarea obligației prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol utilizând sistemul de echilibrare a masei menționat la articolul 30 din Directiva (UE) 2018/2001.

(7) Fără a aduce atingere aplicării articolului 12 alineatele (4) și (5), 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. În mod excepțional, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, acesta

▼B

completează cel puțin deficitul respectiv înainte de sfârșitul perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, iar în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, 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.

(2) Un operator de aeronave poate coborî sub pragul prevăzut la alineatul (1) de la prezentul articol în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În astfel de cazuri, operatorul de aeronave în cauză justifică în mod corespunzător autorității sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6) și agenției coborârea sub pragul respectiv, indicând inclusiv rutele afectate. Informațiile respective se includ în raportul prevăzut la articolul 8. Cantitățile de combustibil asociate se raportează separat în conformitate cu articolul 8.

(3) În mod excepțional, un operator de aeronave poate solicita autorității competente sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6), în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un aeroport din Uniune. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

O astfel de cerere se face cu cel puțin trei luni înainte de data aplicării derogării avută în vedere și este însoțită de o justificare detaliată și adecvată. Derogarea ar trebui să fie limitată la următoarele situații:

- (a) dificultăți operaționale grave și recurente la realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe aeroportul din Uniune respectiv care îi împiedică pe operatorii de aeronave să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi; sau
 - (b) dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil de aviație generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Uniune, în special din cauza constrângerilor specifice legate de transportul combustibililor sau din cauza disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul din Uniune respectiv, și care creează pentru operatorul de aeronave respectiv un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare.
- (4) Autoritatea competentă sau autoritățile competente evaluează cererea respectivă. În funcție de justificarea furnizată, acestea pot solicita informații suplimentare.

▼B

(5) Autoritatea competentă sau autoritățile competente iau o decizie cu privire la cererea respectivă fără întârzieri nejustificate, cel târziu cu o lună înainte de data aplicării derogării avută în vedere. În cazul în care autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită informații suplimentare în temeiul alineatului (4), termenul pentru luarea unei decizii de către autoritatea competentă sau autoritățile competente se suspendă până la furnizarea de informații complete de către operatorul de aeronave.

Derogarea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an, după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aeronave.

(6) Autoritatea competentă sau autoritățile competente iau o decizie de a accepta sau a respinge orice primă cerere de derogare depusă în temeiul alineatului (3). Neadoptarea unei astfel de decizii în termenul prevăzut la alineatul (5) nu se consideră a fi o decizie de autorizare a derogării solicitate. Neadoptarea unei decizii referitoare la o cerere de reînnoire a unei derogări existente cel târziu cu o lună înainte de data reînnoirii avută în vedere, și cu condiția ca o astfel de cerere să fie însoțită de o justificare detaliată și adecvată, se consideră a fi o decizie de autorizare pentru continuarea aplicării derogării solicitate.

(7) Operatorul de aeronave are dreptul de a contesta decizia autorității competente sau a autorităților competente de respingere a cererii de derogare.

(8) Autoritatea competentă sau autoritățile competente notifică Comisiei lista derogărilor autorizate și respinse, furnizând justificările deciziilor sale și evaluările pe care se bazează acestea. Comisia publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.

(9) Comisia are posibilitatea ca, fie în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, un operator de aeronave, administratorul aeroportului din Uniune în cauză sau un furnizor de combustibil de aviație, fie din proprie inițiativă, după ce evaluează justificarea furnizată pentru derogarea acordată în temeiul alineatului (5) de la prezentul articol pe baza criteriilor stabilite la alineatul (3) de la prezentul articol, să adopte acte de punere în aplicare prin care să solicite autorității competente sau autorităților competente să adopte o decizie de abrogare a derogării respective de la începutul următoarei perioade de planificare orară în înțelesul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului⁽⁴⁾. Dacă perioada de planificare orară respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare a derogării, decizia respectivă începe să se aplice de la începutul următoarei perioade de planificare orară. Actele de punere în aplicare menționate se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16 alineatul (2).

(10) Pentru a putea adopta actele de punere în aplicare menționate la alineatul (9), Comisia poate solicita statelor membre și operatorilor de aeronave toate informațiile necesare. Statele membre și operatorii de aeronave furnizează informațiile respective fără întârzieri nejustificate. Statele membre facilitează furnizarea de informații de către operatorii de aeronave.

⁽⁴⁾ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

▼B

(11) Până la 1 septembrie 2024, Comisia adoptă orientări privind aplicarea derogărilor menționate la prezentul articol. Aceste orientări includ elemente pe care un operator de aeronave trebuie să le furnizeze pentru a justifica derogările respective.

*Articolul 6***Obligațiile administratorilor aeroporturilor din Uniune de a facilita accesul la SAF**

(1) Administratorii aeroporturilor din Uniune iau toate măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibilii de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul regulament.

(2) În cazul în care operatorii de aeronave raportează autorității competente sau autorităților competente dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Uniune a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul regulament, autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită administratorului aeroportului din Uniune să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea alineatului (1). Administratorul aeroportului din Uniune în cauză furnizează informațiile autorității competente fără întârzieri nejustificate.

(3) Autoritatea competentă sau autoritățile competente evaluează toate informațiile primite în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care autoritatea competentă sau autoritățile competente ajung la concluzia că administratorul aeroportului din Uniune își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1), informează Comisia și agenția în acest sens. În caz de nerespectare, autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită administratorului aeroportului din Uniune să identifice și să ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult trei ani de la solicitarea autorității competente în temeiul alineatului (2).

(4) În scopul alineatelor (2) și (3), după caz, furnizorii de combustibil de aviație, furnizorii de servicii de handling al combustibilului, operatorii de aeronave și orice altă parte vizată de dificultățile raportate furnizează administratorului aeroportului din Uniune, la cerere și fără întârzieri nejustificate, toate informațiile necesare și cooperează cu acesta pentru a identifica și a lua măsurile necesare pentru abordarea dificultăților raportate.

(5) Autoritatea competentă sau autoritățile competente transmit agenției fără întârzieri nejustificate toate informațiile relevante prevăzute la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol pentru a-i permite să întocmească raportul tehnic menționat la articolul 13.



Articolul 7

Promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică la aeroporturile din Uniune

(1) Administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează, după caz, cu statele lor membre respective în vederea pregătirii cadrelor naționale de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁵⁾.

(2) Administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează și depun eforturi, după caz, în conformitate cu cadrele naționale de politici menționate la alineatul (1), atunci când a fost adoptat un astfel de cadru, pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la hidrogen sau energie electrică utilizate în principal pentru propulsia unei aeronave și pentru a furniza infrastructura și serviciile necesare pentru livrarea, depozitarea și alimentarea cu hidrogen sau energie electrică în scopul realimentării sau al reîncărcării aeronavelor, în conformitate cu cadrele naționale de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, după caz.

(3) Până la 31 martie 2025 și, ulterior, o dată la doi ani, administratorii aeroporturilor din Uniune înaintează autorităților competente și agenției un raport referitor la stadiul de avansare al proiectelor existente, în ceea ce privește aeroporturile lor din Uniune respective, care urmăresc oricare dintre inițiativele menționate la alineatul (2). Raportul respectiv include informații, care sunt publice sau care pot fi făcute publice, inclusiv, după caz, previziuni privind volumele și tipul de hidrogen și de energie electrică produse și furnizate operatorilor de aeronave pe aeroportul din Uniune, precum și planuri de instalare pentru infrastructura și serviciile de reîncărcare și realimentare, în cazul în care sunt adoptate astfel de planuri.

Articolul 8

Obligații de raportare pentru operatorii de aeronave

(1) Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, operatorii de aeronave raportează autorităților competente și agenției următoarele informații referitoare la o anumită perioadă de raportare:

- (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, care trebuie raportată ca 0 (zero) în cazul în care cantitatea anuală nealimentată este negativă sau este mai mică ori egală cu 10 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară;

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L 234, 22.9.2023, p. 1).

▼B

- (d) cantitatea anuală alimentată, pentru fiecare aeroport din Uniune, în vederea respectării normelor aplicabile în materie de siguranță a combustibililor în temeiul articolului 5 alineatul (2), exprimată în tone;
 - (e) cantitatea totală de SAF achiziționată de la furnizorii de combustibil de aviație, în scopul efectuării zborurilor lor care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune, exprimată în tone;
 - (f) pentru fiecare achiziție de SAF, numele furnizorului de combustibil de aviație, cantitatea achiziționată exprimată în tone, procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață ale SAF, iar în cazul în care o achiziție include tipuri diferite de SAF cu caracteristici diferite, informațiile respective se furnizează pentru fiecare tip de SAF;
 - (g) totalul zborurilor efectuate care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune, exprimat în număr de zboruri și în ore de zbor.
- (2) Raportul este prezentat în conformitate cu modelele prevăzute în anexa II.
- (3) Raportul este verificat de un verficator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia.

*Articolul 9***Declararea utilizării de SAF de către operatorii de aeronave**

(1) Operatorii de aeronave nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiși lot de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră. Factorul de emisie pentru utilizarea SAF în cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) este stabilit în anexa IV la Directiva 2003/87/CE sau în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 14 din directiva respectivă. Pentru alocarea de certificate în cadrul EU ETS, se aplică Directiva 2003/87/CE. Pentru alocarea de certificate rezervate pentru alimentarea cu SAF în cadrul EU ETS, se aplică articolul 3c alineatul (6) din Directiva 2003/87/CE.

Împreună cu raportul menționat la articolul 8, operatorii de aeronave furnizează agenției:

- (a) o declarație privind schemele de reducere a gazelor cu efect de seră la care participă și în cadrul cărora au posibilitatea de a raporta utilizarea de SAF;
- (b) o declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră; și

▼B

- (c) informații privind participarea la scheme de sprijin financiar ale Uniunii, naționale sau regionale care permit operatorilor de aeronave să fie compensați pentru costurile SAF achiziționați, precum și informații din care să reiasă dacă același lot de SAF a primit sprijin în cadrul mai multor scheme de sprijin financiar.

(2) În scopul raportării utilizării de SAF în temeiul articolului 8 din prezentul regulament sau în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație transmit operatorilor de aeronave informații relevante, exacte, referitoare la perioada de raportare, în mod gratuit, cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare.

(3) Operatorul de aeronave poate solicita furnizorului de combustibil de aviație să îi furnizeze informațiile menționate la alineatul (2) pentru alte obligații de raportare, inclusiv cele prevăzute de legislația națională. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în mod gratuit. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă care s-a încheiat deja la momentul cererii, furnizorul de combustibil de aviație transmite informațiile respective în termen de 90 de zile de la data cererii respective. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă de raportare care nu s-a încheiat încă în momentul cererii, operatorul de aeronave depune eforturi pentru a-și depune cererea cu cel puțin 45 de zile înainte de încheierea perioadei respective. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în termen de 45 de zile de la încheierea perioadei respective.

Articolul 10

Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație

Până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, furnizorii de combustibil de aviație raportează în baza de date a Uniunii menționată la articolul 31a din Directiva (UE) 2018/2001 următoarele informații referitoare la perioada de raportare:

- (a) cantitatea de combustibil de aviație furnizată la fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;
- (b) cantitatea de SAF furnizată în fiecare aeroport din Uniune și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la litera (c), exprimată în tone;
- (c) procesul de conversie, caracteristicile 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) conținutul de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe lot, pe aeroport din Uniune și la nivelul Uniunii, indicând volumul și masa totală a fiecărui lot și metoda de testare aplicată pentru a măsura conținutul din fiecare substanță la nivel de lot;

▼B

- (e) conținutul energetic al combustibilului de aviație și al SAF furnizate pe fiecare aeroport din Uniune, pentru fiecare tip de combustibil.

Statele membre dispun la nivel național de cadrul juridic și administrativ necesar pentru a se asigura că informațiile introduse de furnizorii de combustibil de aviație în respectiva bază de date a Uniunii sunt exacte și au fost verificate și auditate în temeiul articolului 31a din Directiva (UE) 2018/2001.

Agenția și autoritățile competente au acces la respectiva bază de date a Uniunii. Agenția utilizează informațiile conținute în respectiva bază de date a Uniunii, după ce informațiile au fost verificate la nivelul statelor membre în temeiul articolului 31a din Directiva (UE) 2018/2001.

Articolul 11

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, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație. Statele membre informează Comisia și agenția cu privire la identitatea autorității competente sau a autorităților competente pe care le-au desemnat.

(2) Statele membre se asigură că autoritățile lor competente își exercită sarcinile de supraveghere și de asigurare a aplicării legii în mod imparțial și transparent și într-un mod independent față de operatorii de aeronave, furnizorii de combustibil de aviație și administratorii aeroporturilor din Uniune. De asemenea, statele membre se asigură că autoritățile lor competente dispun de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în temeiul prezentului regulament în mod eficient și în timp util.

(3) Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre cooperează și partajează toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea prezentului regulament.

(4) Agenția transmite autorităților competente date agregate pentru operatorii de aeronave, pentru aeroporturile din Uniune și respectivii administratori ai aeroporturilor din Uniune și pentru furnizorii de combustibil de aviație pentru care acele autorități sunt competente în temeiul alineatelor (5), (6) și (7).

(5) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărei autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol, sunt responsabile pentru un anumit operator de aeronave, se stabilește în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei⁽⁶⁾. Pentru operatorii de aeronave care nu sunt atribuiți unui stat membru în regulamentul respectiv, statul membru responsabil se stabilește în conformitate cu normele prevăzute la articolul 18a din Directiva 2003/87/CE. Comisia poate sprijini statele membre în procesul de atribuire. În acest scop, Comisia poate solicita asistență din partea Eurocontrol și, în acest sens, poate încheia cu acesta orice acord necesar.

⁽⁶⁾ 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 la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave (JO L 219, 22.8.2009, p. 1).

▼B

(6) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1), sunt responsabile pentru un anumit administrator al unui aeroport din Uniune, este stabilit pe baza jurisdicției teritoriale respective a aeroportului din Uniune.

(7) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1), sunt responsabile de un anumit furnizor de combustibil de aviație, este statul membru în care furnizorul de combustibil de aviație își are sediul principal al activității.

(8) În cazul furnizorilor de combustibil de aviație care nu își au sediul principal al activității într-un stat membru, statul membru responsabil 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 Uniunii, luându-se în considerare anul cel mai recent.

Un astfel de furnizor de combustibil de aviație poate înainta autorității sale competente o cerere motivată pentru a fi reatribuit unui alt stat membru în cazul în care a furnizat cea mai mare cotă a combustibilului său de aviație în statul membru respectiv în cursul celor doi ani anteriori cererii. Decizia de reatribuire se ia în termen de șase luni de la momentul cererii furnizorului de combustibil de aviație, este condiționată de acordul autorităților competente ale statului membru de reatribuire și se transmite agenției și Comisiei fără întârzieri nejustificate. Decizia se aplică de la începutul perioadei de raportare care urmează datei sale de adoptare.

Articolul 12

Asigurarea aplicării normelor

(1) Statele membre adoptă normele privind sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare, ținând seama, în special, de natura, durata, recurența și gravitatea încălcării. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei până la 31 decembrie 2024 și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.

(2) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui operator de aeronave care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 5. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea prețului mediu anual al combustibilului de aviație pe tonă cu cantitatea totală anuală nealimentată. Un operator de aeronave poate fi scutit de plata unei amenzi dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.

(3) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui administrator al unui aeroport din Uniune care nu ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în temeiul articolului 6 alineatul (3).

▼B

(4) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF. Amendă respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație care nu respectă cotele minime menționate la articolul 4 și în anexa I.

(5) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de combustibili de aviație sintetici și, în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2034, cotele medii de combustibili de aviație sintetici. Amendă respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație sintetic și cel al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime menționate la articolul 4 și în anexa I. La stabilirea amenzii referitoare la cotele medii de combustibili de aviație sintetici, statele membre iau în considerare orice amendă referitoare la cotele minime de combustibili de aviație sintetici aplicată deja furnizorului de combustibil de aviație în ceea ce privește perioada menționată la prezentul alineat, pentru a se evita dublarea sancțiunii.

(6) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că a furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care i-a furnizat în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) și cu articolul 10. Amendă respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte.

(7) În decizia de impunere a amenzilor menționate la alineatele (2), (4), (5) și (6) de la prezentul articol, autoritatea competentă sau autoritățile competente explică metodologia aplicată pentru stabilirea prețului combustibilului de aviație, al SAF și al combustibilului de aviație sintetic pe piața combustibililor de aviație din Uniune. Metodologia respectivă se bazează pe criterii verificabile și obiective, inclusiv din cel mai recent raport tehnic disponibil, menționat la articolul 13.

(8) 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 cotele minime de SAF sau de combustibili de aviație 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 sa aferentă perioadei de raportare.

Prin derogare de la primul paragraf, combustibililor de aviație sintetici li se aplică următoarele reguli pentru perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034:

▼B

- (a) orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 furnizează pieței înainte de încheierea perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 o cantitate de combustibil de aviație sintetic egală cu deficitul respectiv, în plus față de obligațiile aferente perioadei respective; și
- (b) orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate combustibil de aviație sintetic egală cu acel deficit, în plus față de obligația lor aferentă perioadei de raportare.

Îndeplinirea obligațiilor menționate la primul și al doilea paragraf de la prezentul alineat nu exonerează furnizorul de combustibil de aviație de obligația de a plăti amenzile stabilite la alineatele (4) și (5).

(9) Statele membre dispun la nivel național de cadrul juridic și administrativ necesar pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor.

(10) Statele membre depun eforturi pentru a se asigura 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 mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

În cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general al unui stat membru, se consideră că acesta respectă dispozițiile de la primul paragraf dacă pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzi sau mai mare decât acestea.

Până la 25 septembrie 2026 și, ulterior, o dată la cinci ani, statele membre publică un raport referitor la utilizarea veniturilor agregate provenite din amenzi, precum și informații privind nivelul de cheltuieli alocate proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF, producției de SAF sau politicilor care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

Articolul 13

Colectarea și publicarea datelor

(1) Agenția publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor menționate la articolele 7, 8 și 10 și îl transmite Parlamentului European și Consiliului. Raportul respectiv conține cel puțin următoarele informații:

▼B

- (a) cantitatea agregată de SAF achiziționată de operatorii de aeronave la nivelul Uniunii, pentru a fi utilizată în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe un aeroport din Uniune, și pentru fiecare aeroport din Uniune;
 - (b) cantitatea agregată de SAF și de combustibili de aviație sintetici furnizată la nivelul Uniunii, pentru fiecare stat membru și fiecare aeroport din Uniune. Raportul include cantitatea și tipul de materii prime utilizate la nivelul Uniunii, pentru fiecare stat membru și pentru fiecare aeroport din Uniune, precum și o analiză a capacității furnizorilor de combustibil de aviație de a respecta cotele minime definite în anexa I;
 - (c) în măsura posibilului, cantitatea de SAF furnizată în țările terțe cu care Uniunea sau statele sale membre au încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări terțe, în cazul în care aceste informații sunt publice;
 - (d) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de SAF în Uniune și pentru fiecare stat membru și, în măsura posibilului, în țările terțe cu care Uniunea sau statele sale membre au încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări terțe, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali;
 - (e) nivelul de respectare de către administratorul aeroportului din Uniune pentru fiecare aeroport, în ceea ce privește obligațiile prevăzute la articolul 6;
 - (f) nivelul de respectare de către fiecare operator de aeronave și fiecare furnizor de combustibil de aviație care are o obligație în temeiul prezentului regulament în perioada de raportare;
 - (g) originea și caracteristicile tuturor SAF și caracteristicile de durabilitate ale hidrogenului pentru aviație achiziționați de operatorii de aeronave pentru a fi utilizați în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune;
 - (h) conținutul total mediu de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe aeroport din Uniune și la nivelul Uniunii;
 - (i) stadiul de avansare al proiectelor de la aeroporturile din Uniune care urmăresc inițiative precum cele menționate la articolul 7 alineatul (3).
- (2) Agenția poate consulta experții statelor membre atunci când întocmesc raportul respectiv.

*Articolul 14***Sistemul de etichetare de mediu**

(1) Se instituie un sistem voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor.

(2) Etichetele emise în temeiul prezentului articol se aplică operatorilor de aeronave care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament pentru zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune. În cazul în care un operator de aeronave solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune.

Operatorii de aeronave pot solicita emiterea de etichete în temeiul prezentului articol și pentru zborurile lor care intră sub incidența prezentului regulament cu sosire pe aeroporturi din Uniune. În cazul în care un operator de aeronave solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului alineat, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale cu sosire pe aeroporturi din Uniune.

(3) Etichetele emise în temeiul prezentului articol certifică nivelul performanței de mediu a unui zbor pe baza informațiilor menționate la al doilea paragraf de la prezentul alineat. Nivelul performanței de mediu a unui zbor se determină pe baza performanței de mediu medii a zborurilor efectuate de un anumit operator de aeronave pe o anumită rută pentru perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare în înțelesul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

Etichetele emise în temeiul prezentului articol constau în următoarele informații:

- (a) amprenta de carbon preconizată pe pasager, exprimată în indicatori precum în kilograme de CO₂ pe pasager, pentru perioada de valabilitate a etichetei;
- (b) eficiența preconizată a emisiilor de CO₂ pe kilometru, exprimată în indicatori precum în grame de CO₂ pe pasager pe kilometru, pentru perioada de valabilitate a etichetei.

(4) Amprenta de carbon preconizată pe pasager și eficiența preconizată a emisiilor de CO₂ pe kilometru ale unui zbor sunt determinate de agenție cu ajutorul unei metodologii standardizate și bazate pe date științifice, precum și cu ajutorul informațiilor furnizate de operatorii de aeronave cu privire la toți factorii următori sau la unii dintre aceștia:

- (a) tipurile de aeronave, numărul mediu de pasageri și încărcăturile de marfă, însoțite, atunci când este necesar, de estimări de factori precum factorii de încărcare medii pentru ruta specificată pentru o anumită perioadă de timp; și
- (b) performanța combustibilului utilizat pentru zborurile efectuate de operatorul de aeronave pe baza gradului de utilizare a combustibilului și utilizând indicatori precum cantitatea totală de SAF cu care s-a alimentat, procentul din consumul total de combustibil, calitatea și originea, compoziția și emisiile generate pe durata ciclului de viață de utilizarea combustibilului, calculată pentru zborurile respective.

▼B

(5) Etichetele emise în temeiul prezentului articol sunt valabile pentru o perioadă limitată care nu depășește un an, specificată în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (11) litera (c). Perioada de valabilitate a etichetei este afișată în mod clar de către operatorul de aeronave împreună cu eticheta.

(6) Agenția emite etichete la cererea unui operator de aeronave pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții, pe baza informațiilor menționate la alineatul (3), precum și a metodologiei standardizate și bazate pe date științifice și a factorilor menționați la alineatul (4).

Agenția poate solicita operatorului de aeronave să furnizeze informații suplimentare necesare pentru emiterea etichetei.

În cazul în care operatorul de aeronave nu prezintă toate informațiile necesare pentru ca agenția să emită eticheta solicitată, agenția respinge cererea.

Operatorul de aeronave poate depune o contestație împotriva deciziilor agenției luate în temeiul prezentului alineat și al alineatului (7) de la prezentul articol. Această contestație este înaintată comisiei pentru soluționarea contestațiilor menționată la articolul 105 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁷⁾ în termen de 10 zile de la notificarea deciziei. Se aplică articolele 106 și 107, articolul 108 alineatele (2) și (3) și articolele 111, 112, 113 și 114 din Regulamentul (UE) 2018/1139. Orice decizie luată de agenție în temeiul prezentului alineat se ia fără întârzieri nejustificate.

(7) Agenția analizează periodic dacă s-au modificat factorii pe baza cărora a fost emisă o etichetă pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții. În cazul în care agenția concluzionează că o etichetă nu mai este adecvată, aceasta, după ce oferă operatorului posibilitatea de a fi audiat, revocă eticheta existentă sau emite o etichetă nouă. Agenția informează operatorul de aeronave cu privire la decizia sa.

Operatorul de aeronave ajustează afișarea etichetei în mod corespunzător fără întârziere.

(8) Operatorii de aeronave cărora li s-a acordat o etichetă în temeiul alineatului (6) afișează eticheta care conține informațiile menționate la alineatul (3) al doilea paragraf. Eticheta este ușor accesibilă și inteligibilă. Aceasta este prezentată într-un mod care să permită clienților să compare cu ușurință performanța de mediu a zborurilor efectuate de operatori de aeronave diferiți care zboară pe aceeași rută. În cazul în care un operator de aeronave afișează eticheta la un punct de vânzare sau în orice alt contact cu clienții, el face acest lucru pentru toate zborurile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

▼B

(9) Pentru a finanța costurile serviciului prestat de agenție, emiterea unei etichete la cererea unui operator de aeronave este condiționată de plata unui tarif. Veniturile generate de astfel de tarife constituie alte venituri în înțelesul articolului 120 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și sunt tratate ca venituri alocate care urmează să fie alocate de agenție pentru a acoperi costurile respective. Se aplică articolul 126 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Cuantumul tarifului se stabilește în temeiul articolului 126 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(10) Ca parte a sarcinilor sale în domeniul protecției mediului, astfel cum se prevede la articolul 87 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, agenția contribuie la sensibilizarea cu privire la existența sistemului de etichetare stabilit prin prezentul articol.

(11) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea normelor prevăzute la prezentul articol, Comisia adoptă, până la 1 ianuarie 2025, acte de punere în aplicare de stabilire a unor dispoziții detaliate privind:

- (a) metodologia standardizată și bazată pe date științifice menționată la alineatul (4), care se bazează pe cele mai bune date științifice disponibile, în special datele furnizate de agenție, și care include metodologia de utilizare a estimărilor menționate la alineatul (4) litera (a);
- (b) procedura prin care operatorii de aeronave trebuie să furnizeze agenției informațiile relevante pentru emiterea unei etichete și procedura prin care agenția emite eticheta respectivă, inclusiv termenul până la care agenția trebuie să ia o decizie în temeiul alineatului (6);
- (c) durata de valabilitate a etichetelor emise în temeiul prezentului articol, care să nu depășească un an;
- (d) condițiile în care agenția trebuie să efectueze analiza menționată la alineatul (7);
- (e) procedura menționată la alineatul (7) prin care agenția poate fie să revoce etichetele existente, fie să emită o etichetă nouă;
- (f) modelele pentru afișarea etichetelor emise în temeiul prezentului articol;
- (g) asigurarea unui acces facil la toate etichetele emise într-un format care poate fi citit automat;
- (h) posibilitatea și condițiile în care operatorii de aeronave pot afișa, fără a utiliza o etichetă în conformitate cu prezentul articol, orice informații privind performanța de mediu similare cu cele menționate la alineatul (3) pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturi din Uniune.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (3).

▼B

(12) Până la 1 iulie 2027, Comisia identifică și evaluează evoluțiile privind funcționarea sistemului de etichetare instituit prin prezentul articol, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse unui astfel de sistem sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, în special în vederea instituirii unui sistem obligatoriu de etichetare de mediu care să cuprindă toate aspectele performanței de mediu a zborului sau a setului de zboruri și diferitele măsuri de decarbonizare pe care operatorii de aeronave le iau, în deplină conformitate cu dreptul Uniunii. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul prezentului alineat. După caz, raportul poate fi însoțit de o propunere legislativă.

*Articolul 15***Mecanisme de flexibilitate**

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

(2) Până la 1 iulie 2024, Comisia identifică și evaluează evoluțiile în ceea ce privește producția și furnizarea de SAF pe piața combustibililor de aviație din Uniune, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse mecanismului existent de flexibilitate privind SAF menționat la alineatul (1) sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, cum ar fi instituirea sau recunoașterea unui sistem de comercializare a SAF pentru a permite aprovizionarea cu combustibil în Uniune fără a fi conectat fizic la un loc de aprovizionare, cu scopul de a facilita și mai mult furnizarea și utilizarea de SAF pentru aviație în cursul perioadei de flexibilitate.

Un astfel de posibil sistem, care încorporează elemente ale unui sistem de certificate negociabile, ar putea permite operatorilor de aeronave sau furnizorilor de combustibili, ori ambilor, să achiziționeze SAF prin acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil de aviație și să declare utilizarea de SAF în aeroporturi din Uniune.

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport precizând principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul prezentului alineat, însoțit, după caz, de o propunere legislativă.

*Articolul 16***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul ReFuelEU în domeniul aviației, denumit în continuare „comitetul”. Acesta reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

▼B

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 17***Rapoarte și examinări**

(1) Până la 1 ianuarie 2027 și, ulterior, la fiecare patru ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament.

(2) Raportul conține o evaluare detaliată a evoluției pieței combustibililor de aviație și a impactului acestei evoluții asupra funcționării pieței interne a aviației din Uniune, inclusiv asupra competitivității și conectivității, în special pentru insule și teritoriile îndepărtate, precum și asupra raportului cost-eficacitate al reducerii emisiilor generate pe durata ciclului de viață. Raportul evaluează, de asemenea, necesitățile în materie de investiții, ocupare a forței de muncă și formare, precum și de cercetare și inovare în domeniul SAF. Raportul prezintă, în plus, informații 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 sau tehnologiile de captare directă a aerului.

(3) Raportul evaluează eventuala necesitate de a revizui domeniul de aplicare al prezentului regulament, definiția SAF, combustibilii eligibili și cotele minime prevăzute la articolul 4 și în anexa I, precum și nivelul amenzilor. Raportul evaluează eventuala extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament pentru a include alte surse de energie și alte tipuri de combustibili sintetici definiți în Directiva (UE) 2018/2001, ținând seama în mod corespunzător de principiul neutralității tehnologice. Raportul evaluează, de asemenea, inițiative, îmbunătățiri și măsuri suplimentare menite să faciliteze și să promoveze în continuare o aprovizionare și o utilizare sporită a combustibililor de aviație care nu sunt de substituție, precum și a serviciilor, infrastructurii și tehnologiilor conexe, în concordanță cu obiectivul de decarbonizare a transportului aerian, menținându-se în același timp condiții de concurență echitabile.

(4) Raportul are în vedere eventuala includere a unor mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, inclusiv colectarea și utilizarea de fonduri, precum și de limitare a efectelor negative ale prezentului regulament asupra conectivității și competitivității. Raportul analizează dacă aceste mecanisme ar trebui să includă mecanisme financiare sau de alt fel care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

(5) Raportul evaluează impactul derogărilor acordate în temeiul articolului 5 asupra funcționării pieței interne a aviației.

▼B

În măsura posibilului, raportul include informații privind evoluțiile în materie de politici din țările terțe relevante, inclusiv în contextul acordurilor lor multilaterale și bilaterale cu Uniunea sau cu Uniunea și statele sale membre, precum și privind elaborarea la nivelul OACI a unui potențial cadru de politică pentru aprovizionarea și alimentarea cu SAF.

Raportul evaluează competitivitatea transportatorilor aerieni și a nodurilor aeroportuare din Uniune în comparație cu concurenții lor din țările terțe relevante, precum și posibila redirecționare, în special prin reorientarea traficului către nodurile aeroportuare din țări terțe, care conduce la relocarea emisiilor de dioxid de carbon. În special, în absența unui sistem obligatoriu la nivel internațional privind utilizarea SAF pentru zboruri internaționale cu un nivel de ambiție similar cu cel al cerințelor prevăzute în prezentul regulament sau al unor mecanisme dezvoltate la nivel internațional care permit evitarea riscului relocării emisiilor de dioxid de carbon și al denaturării concurenței în sectorul aviației internaționale, Comisia are în vedere, până la 31 decembrie 2026, acolo unde este cazul, mecanisme specifice care vizează prevenirea acestor efecte, inclusiv, dacă este cazul, extinderea la aviația internațională a mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră instituit prin Regulamentul (UE) 2023/956 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁸⁾, precum și alte tipuri de măsuri care țin seama de faptul că destinația finală a operațiunii de transport aerian se află în afara teritoriului Uniunii.

(6) Raportul conține informații detaliate privind asigurarea aplicării prezentului regulament. Raportul analizează dacă prezentul regulament ar trebui să fie modificat și, după caz, ce modificări ar trebui avute în vedere, în conformitate cu un potențial cadru de politică la nivelul OACI privind utilizarea SAF.

În cadrul primului raport prezentat Parlamentului European și Consiliului sau al unui raport de sine stătător prezentat mai devreme, Comisia evaluează posibile măsuri de optimizare a conținutului combustibililor în cazul combustibililor de aviație.

(7) Comisia poate consulta statele membre în momentul întocmirii raportului, cu cel puțin șase luni înainte de adoptarea acestuia.

Articolul 18

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 2024.

Cu toate acestea, articolele 4, 5, 6, 8 și 10 se aplică de la 1 ianuarie 2025.

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

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2023/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 privind instituirea unui mecanism de ajustare a carbonului la frontieră (JO L 130, 16.5.2023, p. 52).



ANEXA I

Cote de SAF menționate la articolul 4

- (a) De la 1 ianuarie 2025, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF;
- (b) De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:
 - (i) pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;
 - (ii) pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;
- (c) De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;
- (d) De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;
- (e) De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;
- (f) De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.



ANEXA II

Model pentru raportările operatorilor de aeronave

Model pentru raportarea de către operatorii de aeronave a alimentării cu combustibili de aviație

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)	Cantitatea anuală alimentată pentru normele privind siguranța combustibililor (tone)

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

Numărul total de zboruri operate	Numărul total de ore de zbor	Furnizor de combustibil	Cantitatea achiziționată (tone)	Procesul de conversie	Caracteristici	Originea materiilor prime	Emisiile generate pe durata ciclului de viață