COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

O piață internă a aviației funcțională și competitivă este esențială pentru mobilitatea cetățenilor europeni și pentru economia europeană în ansamblu. În 2018, sectorul aviației și industria aeronautică au angajat, conform estimărilor, 0,4 milioane de persoane direct în UE[1] și au contribuit la PIB-ul UE cu un procent de aproximativ 2,1 %[2] în 2017. Aviația este un puternic factor de coeziune socială și regională, care impulsionează turismul, stimulează întreprinderile și face legătura între oameni. În 2018[3], peste 1,2 miliarde de pasageri au călătorit către și dinspre peste 500 de aeroporturi din Europa. Sectorul aviației din UE contribuie la integrarea europeană și consolidează poziția UE de lider geopolitic.

Conectivitatea aeriană este o forță motrice esențială a mobilității cetățenilor UE, a dezvoltării regiunilor UE și a creșterii economice în ansamblu. Nivelurile ridicate de conectivitate aeriană în interiorul UE, precum și către și dinspre UE, sunt asigurate cel mai bine atunci când piața transportului aerian din UE funcționează în condiții de concurență echitabile, în care toți actorii de pe piață pot funcționa pe baza egalității de șanse. Atunci când apar, denaturările pieței riscă să dezavantajeze operatorii de aeronave sau aeroporturile. La rândul său, acest lucru poate duce la pierderea competitivității industriei și la pierderea conectivității aeriene pentru cetățeni și întreprinderi.

În special, este esențial să se asigure condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian din UE în ceea ce privește utilizarea combustibilului de aviație. Combustibilul de aviație reprezintă efectiv o parte substanțială a costurilor operatorilor de aeronave, și anume până la 25 % din costurile operaționale. Variațiile prețului combustibilului de aviație pot avea un impact important asupra performanței economice a operatorilor de aeronave. În plus, diferențele în ceea ce privește prețul combustibilului de aviație dintre locațiile geografice, astfel cum este cazul în prezent între aeroporturile din UE sau între aeroporturile din UE și cele din afara UE, pot determina operatorii de aeronave să își adapteze strategiile de realimentare cu combustibil din motive economice.

Practici precum „încărcarea de combustibil suplimentar” („*tankering*”) apar atunci când operatorii de aeronave alimentează mai mult combustibil de aviație decât este necesar într-un anumit aeroport, cu scopul de a evita realimentarea parțială sau integrală într-un aeroport de destinație unde combustibilul de aviație este mai scump. Încărcarea de combustibil suplimentar duce la un consum mai mare de combustibil decât este necesar și, prin urmare, la emisii mai mari și subminează concurența loială pe piața transportului aerian din Uniune. Pe lângă faptul că este în contradicție cu eforturile Uniunii de decarbonizare a aviației, încărcarea de combustibil suplimentar aduce prejudicii și concurenței sănătoase dintre actorii de pe piața aviației. Odată cu introducerea și extinderea combustibililor de aviație durabili în

[1] Eurostat (lfsa_egan22d).

[2] Sursa: SWD(2017) 207 final.

[3] Sursa: Eurostat; Locurile de muncă indirecte generate de transportul aerian pot fi de până la trei ori mai numeroase decât cele directe (Comisia Europeană, 2015).

aeroporturile din Uniune, practicile de încărcare de combustibil suplimentar pot fi exacerbate ca urmare a creșterii costurilor combustibilului de aviație. În ceea ce privește încărcarea de combustibil suplimentar, prezentul regulament urmărește așadar restabilirea și menținerea unor condiții de concurență echitabile în sectorul transportului aerian, evitând totodată orice efect negativ asupra mediului.

În decembrie 2020, Comisia a adoptat Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă[4]. Această strategie stabilește obiectivul de a stimula utilizarea combustibililor de aviație durabili. Combustibilii de aviație durabili au potențialul de a aduce o contribuție majoră la atingerea obiectivului climatic mai ambițios al UE pentru 2030 și a obiectivului neutralității climatice al UE. În sensul prezentei inițiative, combustibili de aviație durabili înseamnă combustibili de substituție lichizi care pot înlocui combustibilii de aviație convenționali. Pentru a-și reduce în mod semnificativ emisiile, sectorul aviației trebuie să își reducă dependența exclusivă actuală de combustibilul turboreactor fosil și să accelereze tranziția către tipuri inovatoare și durabile de combustibili și tehnologii. În timp ce tehnologiile alternative de propulsie pentru aeronave, cum ar fi cele alimentate cu energie electrică sau cu hidrogen, înregistrează progrese promițătoare, introducerea lor în utilizarea comercială va necesita eforturi și un timp de pregătire considerabile. Întrucât transportul aerian trebuie să își reducă amprenta de carbon pentru zborurile pe toate distanțele încă din 2030, rolul combustibililor lichizi de aviație durabili va fi esențial. Din acest motiv, sunt necesare, de asemenea, măsuri pentru a spori aprovizionarea și utilizarea combustibililor de aviație durabili în aeroporturile din Uniune.

Deși mai multe modalități de producție a combustibililor de aviație durabili sunt certificate pentru utilizare în aviație, utilizarea acestora este în prezent neglijabilă, din cauza lipsei producției la costuri accesibile. Este necesară o obligație privind amestecul de combustibili care să vizeze în mod specific sectorul aviației, pentru a stimula adoptarea de către piață a celor mai inovatoare și durabile tehnologii în materie de combustibili. Acest lucru ar permite creșterea capacității de producție și reducerea costurilor de producție de-a lungul timpului. În condițiile în care combustibilii de aviație durabili trebuie să reprezinte cel puțin 5 % din combustibilii de aviație până în 2030 și 63 % până în 2050, este esențial ca tehnologiile combustibililor sprijinite în temeiul prezentului regulament să fie cele care au cel mai mare potențial în ceea ce privește inovarea, decarbonizarea și disponibilitatea. Aceasta este o condiție sine qua non pentru a răspunde cererii viitoare în sectorul aviației și pentru a contribui la realizarea obiectivelor de decarbonizare. Aceasta ar trebui să acopere în special biocombustibilii avansați și combustibilii de aviație sintetici. În special, combustibilii de aviație sintetici au potențialul de a realiza reduceri ale emisiilor de până la 85 % sau mai mult în comparație cu combustibilii de aviație fosili. Atunci când sunt produși din energie electrică din surse regenerabile și din carbon captat direct din aer, reducerile potențiale de emisii în comparație cu combustibilii de aviație fosili pot ajunge la 100 %. Ca atare, combustibilii de aviație sintetici au cel mai mare potențial de decarbonizare dintre toți combustibilii luați în considerare în cadrul acestei inițiative. Procesul lor de producție este, de asemenea, deosebit de eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, în special în ceea ce privește utilizarea

[4] Sursa: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

apei, în comparație cu alte modalități de producție a combustibililor de aviație durabili. Deși combustibilii de aviație sintetici ar putea contribui în mod semnificativ la decarbonizarea sectorului, apariția acestora pe piață în cantități considerabile până în 2030 este puțin probabilă în absența unui sprijin politic specific. Într-adevăr, costurile de producție ale combustibililor de aviație sintetici sunt estimate în prezent la o valoare de 3-6 ori mai mare decât prețul actual de piață al combustibililor de aviație fosili. Întrucât se preconizează că combustibilii de aviație sintetici vor juca deja un rol în decarbonizarea sectorului până în 2030 și trebuie să contribuie la cel puțin 28 % din mixul de combustibili de aviație până în 2050, este, prin urmare, necesar ca prezentul regulament să stabilească o obligație secundară specifică prin care se stimulează introducerea lor pe piață. Se preconizează că acest lucru va reduce parțial riscurile investițiilor în capacitatea de producție a combustibililor de aviație sintetici și va permite creșterea acestei capacități de producție.

Din motive de durabilitate, nu trebuie sprijiniți biocombustibilii de primă generație, cum ar fi biocombustibilii pe bază de culturi furajere și alimentare, care au un potențial limitat de scalabilitate și ridică probleme de durabilitate. Atunci când cultivarea culturilor pentru biocombustibili înlocuiește producția tradițională de culturi în scopuri alimentare și furajere, are loc o schimbare indirectă a destinației terenurilor. 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. 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 produși din materii prime pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție în detrimentul terenurilor cu stocuri mari de carbon. 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. În consecință, combustibilii pe bază de culturi furajere și alimentare nu trebuie promovați. Această abordare este în concordanță cu cadrul de politică relevant al Uniunii, care tinde să limiteze sau chiar să elimine treptat utilizarea biocombustibililor pe bază de culturi, din motive de mediu. Acest lucru este valabil în special în cazul Directivei privind energia din surse regenerabile, care limitează utilizarea biocombustibililor pe bază de culturi, din cauza beneficiilor lor limitate pentru mediu, a potențialului limitat de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a faptului că acești biocombustibili se află în concurență directă cu sectorul produselor alimentare și al furajelor pentru accesul la materii prime. Neincluderea biocombustibililor pe bază de culturi trebuie, de asemenea, să vizeze evitarea riscului de dislocare a biocombustibililor din sectorul rutier către transportul aerian, întrucât acest lucru ar putea încetini decarbonizarea transportului rutier, care rămâne, în prezent, de

departe cel mai poluant mod de transport. 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 mari de biocombustibili pe bază de culturi alimentare și furajere prin promovarea utilizării acestora în temeiul prezentului regulament.

Tehnologiile cele mai mature din punct de vedere industrial și care prezintă, în același timp, un potențial ridicat de durabilitate, cum ar fi combustibilii de aviație durabili produși din deșeuri de lipide (materii prime enumerate în anexa IX partea B la Directiva privind energia din surse regenerabile II), trebuie să fie eligibile pentru a se lansa pe piață și pentru a permite reducerea emisiilor deja pe termen scurt. În timp ce se preconizează că o astfel de măsură va reduce substanțial emisiile din sectorul transporturilor în ansamblu, în prezent, marea majoritate a biocombustibililor lichizi sunt produși pentru sectorul rutier. Prin urmare, ar putea avea loc o trecere a materiilor prime de la producția de biocombustibili în sectorul rutier către producția pentru sectorul aviației, dar aceasta ar fi limitată. Într-adevăr, se estimează că potențiala dislocare a biocombustibililor produși din materiile prime enumerate în anexa IX partea B la Directiva privind energia din surse regenerabile II ar fi de aproximativ 3,2 % până în 2030[5].

Se preconizează că introducerea treptată a combustibililor de aviație durabili pe piața transportului aerian va duce la creșterea costurilor combustibililor de aviație pentru companiile aeriene. Acest lucru poate accentua practicile existente de denaturare a concurenței ale operatorilor de aeronave, cum ar fi încărcarea de combustibil suplimentar. Prin urmare, prezenta propunere de regulament urmărește să pună la dispoziția pieței aviației din UE norme solide pentru a se asigura că, în aeroporturile din UE, pot fi introduse cote tot mai mari de combustibili de aviație durabili fără efecte negative asupra competitivității pieței interne a aviației din UE.

Un factor esențial pentru a se asigura că obligația de a furniza combustibili de aviație durabili nu dăunează condițiilor de concurență echitabile de pe piața transportului aerian este impunerea unei obligații clare și uniforme pentru toți furnizorii de combustibili de aviație de pe piața internă a UE. Având în vedere dimensiunea transfrontalieră și globală inerentă a transportului aerian, se preferă un regulament armonizat specific aviației, în detrimentul unui cadru care necesită transpunere la nivel național, întrucât acesta din urmă ar putea duce la un mozaic de măsuri naționale cu cerințe și obiective diferite. Pentru o elaborare clară și eficace a politicilor, obligațiile impuse furnizorilor de combustibili de aviație în ceea ce privește combustibilii de aviație durabili trebuie stabilite exclusiv în prezentul regulament, care constituie o lex specialis în raport cu Directiva privind energia din surse regenerabile. Întrucât regulamentul stabilește cote minime pentru combustibilii de aviație durabili, acesta nu împiedică companiile aeriene sau furnizorii de combustibili să urmărească obiective de mediu mai ambițioase sau să caute alte avantaje economice/financiare legate de combustibilii de aviație durabili prin alimentarea sau furnizarea unor cote mai mari din acești combustibili. În

[5] Evaluarea impactului propunerii de regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil.

acest scop, companiile aeriene trebuie să aibă posibilitatea de a căuta să încheie acorduri adecvate cu furnizorii de combustibili de aviație pentru a crește gradul de utilizare a combustibililor de aviație durabili. Regulamentul nu include posibilitatea de comercializare a combustibilului de aviație durabil (așa-numitul sistem al certificatelor negociabile). În cazul în care comercializarea va fi introdusă în viitor, aceasta trebuie să fie reglementată de norme solide care să asigure integritatea sistemului din punctul de vedere al mediului.

Prezentul regulament trebuie să fie însoțit de eforturi intensificate ale UE și ale statelor sale membre în cadrul OACI de stabilire a unor obiective obligatorii pentru utilizarea combustibililor de aviație durabili în aviația internațională, cu o alianță strategică a UE pentru a consolida lanțul valoric al producției de combustibili de aviație durabili în UE, în special pentru tehnologiile cele mai inovatoare, cum ar fi biocombustibilii avansați și combustibilii de aviație sintetici, incluzând, în special, mecanisme de finanțare, cum ar fi contractele pentru diferențe și măsurile de facilitare a certificării tehnologiilor inovatoare pentru combustibilii de aviație durabili.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere de regulament este coerentă cu politica UE în domeniul transportului aerian și, în special, cu normele relevante care formează cadrul pieței interne a aviației din UE. Aceasta urmărește aceleași obiective ca și Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, și anume asigurarea concurenței pe baza egalității de șanse între companiile aeriene care operează în UE. Propunerea de regulament este, de asemenea, în concordanță cu Regulamentul (UE) 2019/712 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian, care urmărește să garanteze că toți transportatorii aerieni care operează către și dinspre UE pot beneficia de condiții de concurență echitabile.

Prezenta propunere de regulament este coerentă cu 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 (AESA) și în special cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene. Propunerea de regulament prevede ca AESA să primească și să prelucreze rapoarte din partea companiilor aeriene, în special cu privire la alimentarea cu combustibil de aviație. Obligația de alimentare cu combustibil de aviație stabilită în cadrul propunerii de regulament trebuie să fie coerentă cu normele privind siguranța combustibililor de aviație, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Propunerea de regulament este coerentă cu Directiva privind energia din surse regenerabile[6] (RED II), întrucât se preconizează că va conduce la o utilizare sporită a energiei din surse regenerabile în transportul aerian. Propunerea de regulament se bazează pe componente ale normelor RED II, în special pe cadrul său de durabilitate. RED II este un cadru transsectorial

[6] Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile

care stabilește obiective pentru sectoarele globale. Stimularea utilizării combustibililor de aviație durabili nu a fost suficientă, din cauza particularităților sectorului aviației, în special a puternicei presiuni concurențiale a sectorului aviației la nivelul UE și la nivel mondial, precum și a pieței interne a aviației din UE, extrem de integrată și competitivă, și a dimensiunii sale globale. Propunerea de regulament stabilește cerințe pe deplin armonizate pentru a asigura condiții de concurență echitabile între companiile aeriene și a evita dezavantajele concurențiale între aeroporturile din UE.

Propunerea de regulament este coerentă cu sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS)[7], care se aplică aviației. Se preconizează că aceasta va interacționa fără probleme cu EU ETS, care conține un stimulent pentru utilizarea de combustibili de aviație durabili de către operatorii de aeronave, și anume companiile aeriene nu sunt obligate să restituie certificate atunci când raportează utilizarea SAF. Se preconizează că efectul EU ETS va fi consolidat în contextul viitoarei revizuiri a acestuia. Propunerea de regulament se bazează pe EU ETS făcând o trimitere încrucișată la procesele necesare pentru verificarea rapoartelor prezentate de companiile aeriene (articolele 14 și 15 din EU ETS).

Propunerea de regulament este coerentă cu Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFID), dar se preconizează că va avea o interacțiune limitată cu aceasta. Directiva creează un cadru comun de măsuri pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în UE. Întrucât combustibilii de aviație durabili sunt fungibili cu combustibilul turboreactor convențional, nevoile de infrastructură suplimentară în aeroporturi sunt limitate, dar este totuși important să se asigure că infrastructura furnizată este adecvată scopului.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Obiectivele propunerii de regulament sunt, de asemenea, în concordanță cu obiectivele Pactului verde european, și anume realizarea unei reduceri cu 55 % a emisiilor la nivelul UE până în 2030 și realizarea unei economii neutre din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon până în 2050. Scopul său este de a asigura condiții de concurență echitabile pentru actorii de pe piața unică a aviației și de a pune la dispoziția sectorului norme solide care să îi asigure competitivitatea, introducând totodată cote tot mai mari de combustibili de aviație durabili. Acest lucru este în concordanță cu obiectivele de politică ale UE privind redresarea rapidă a sectoarelor celor mai afectate de criza provocată de pandemia de COVID-19 și o piață unică puternică a UE, care să conducă la niveluri ridicate de creștere economică și de locuri de muncă. În cele din urmă, propunerea de regulament este în concordanță cu obiectivele de tranziție de la energia fosilă la energia din surse regenerabile și de îmbunătățire a securității energetice a UE prin reducerea dependenței sale de produsele energetice din țări terțe.

[7] 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 Uniunii

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Propunerea de regulament urmărește să asigure condiții de concurență echitabile pentru actorii de pe piața unică a aviației și să pună la dispoziția sectorului norme solide care să îi asigure competitivitatea, sporindu-i totodată durabilitatea. Textul juridic va include dispoziții detaliate specifice aviației menite să răspundă complexității sectorului.

Articolul 100 alineatul (2) împuternicește Uniunea să stabilească dispoziții corespunzătoare în domeniul transportului aerian.

- **Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)**

Transportul aerian reprezintă o chestiune de mare relevanță pentru UE, întrucât este o piață foarte integrată, care funcționează într-o dimensiune de rețea în întreaga UE și în afara acesteia. Dimensiunea transfrontalieră este inerentă transportului aerian, ceea ce face ca orice cadru de reglementare fragmentat să reprezinte un obstacol semnificativ pentru actorii economici din domeniul transportului aerian.

Este necesară o intervenție la nivelul UE, întrucât competitivitatea pieței interne a aviației din UE în ansamblu nu poate fi abordată în mod adecvat la nivel național. Este necesară o intervenție la nivelul UE, în special pentru a evita un mozaic de măsuri naționale cu posibile efecte nedorite. În timp ce obiectivul propunerii de regulament este de a restabili condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian, nivelurile diferite ale obligațiilor pentru fiecare stat membru ar putea avea efecte opuse și ar putea denatura și mai mult piața aviației, încurajând practicile adverse ale operatorilor de aeronave, cum ar fi încărcarea de combustibil suplimentar.

În cele din urmă, în ceea ce privește impunerea unei obligații privind furnizarea de combustibili de aviație durabili, se preconizează că acțiunea la nivelul UE cu norme armonizate specifice aviației care se aplică direct actorilor de pe piață va fi mai eficace decât măsurile naționale care stabilesc cerințe și obiective diferite.

- **Proporționalitate**

Se preconizează că acțiunea la nivelul UE va stabili o direcție clară de politică pentru actorii de pe piață, atât din sectorul aviației, cât și din industria combustibililor. Un set clar de norme ale UE la nivelul UE înseamnă că companiile aeriene pot opera pe baza egalității de șanse în întreaga UE, restabilind condiții de concurență echitabile pentru companiile aeriene și aeroporturi. Aceasta va oferi, de asemenea, semnale clare industriei combustibililor de aviație cu privire la nivelul aprovizionării cu combustibil și la tehnologiile de combustibili în care să se investească. Un set unic de norme înseamnă, de asemenea, reducerea costurilor de conformare pentru actorii de pe piață.

Acțiunea la nivelul UE privind SAF ar contribui la atingerea obiectivului climatic mai ambițios al UE, astfel cum este prevăzut în Legea europeană a climei. Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 stabilește că SAF joacă un rol major în reducerea emisiilor generate de aviație până în 2030 și 2050 și în atingerea obiectivelor climatice ale UE. Prin urmare, stabilirea unor norme ale UE privind producția și utilizarea SAF permite adoptarea

unei abordări „personalizate” în vederea atingerii obiectivelor. Recurgerea exclusiv la măsuri naționale cu obiective probabil diferite (dacă există) ar prezenta riscul ca nivelul agregat al obiectivului să nu fie suficient. Inițiativa actuală poate sprijini, de asemenea, viitoarea revizuire a Directivei privind energia din surse regenerabile prin consolidarea cotei energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor.

Acțiunea la nivelul UE poate avea efecte pozitive la nivel internațional. Întrucât intervenția UE ar avea efecte asupra întregii piețe a aviației și a SAF din UE, se preconizează că aceasta va avea o mai mare importanță în raport cu țările terțe decât inițiativele naționale izolate. De asemenea, este posibil să apară mai ușor efecte de propagare, pe baza cărora țările terțe să poată lua în considerare adoptarea unor măsuri similare. La rândul său, acest lucru ar putea accelera lucrările în curs la nivelul OACI cu privire la utilizarea SAF. Pe scurt, acțiunea UE ar putea stimula noi evoluții în ceea ce privește producția și utilizarea combustibililor de aviație durabili în afara UE, ceea ce ar putea contribui la crearea unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial, precum și la reducerea emisiilor generate de transportul aerian pe o scară mai largă.

- **Alegerea instrumentului**

Prezenta inițiativă trebuie să fie implementată rapid și eficient, ca rezultat esențial al Pactului verde european și al Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, precum și ca element de bază necesar pentru atingerea obiectivelor climatice ale UE până în 2030 și 2050, prin asigurarea faptului că sectorul aviației își accelerează propria decarbonizare fără a pune în pericol beneficiile bine demonstrate ale unei piețe interne a aviației cu un grad ridicat de integrare. Astfel cum se explică în secțiunea 1.4 și în anexa 11, acest lucru poate fi realizat cel mai bine prin reglementarea directă a actorilor economici de la nivelul UE prin intermediul unui regulament privind piața internă. Într-adevăr, normele comune care se aplică direct și uniform actorilor din domeniul aviației și al pieței combustibililor din întreaga UE vor oferi claritate și uniformitate. Întrucât piața unică a aviației este integrată în mod inerent la nivelul UE, aceasta funcționează cel mai bine atunci când normele sunt aplicate tuturor companiilor aeriene în același mod. Impunerea acelorași cerințe tuturor actorilor de pe piață reduce riscurile de denaturare a concurenței și transmite semnale clare actorilor de pe piața aviației din afara UE, atunci când efectuează zboruri în UE. Un set uniform de norme în întreaga UE, astfel cum este stabilit în cadrul unui regulament, va permite transmiterea unor semnale puternice și clare către piață. Întrucât tranziția către SAF necesită investiții semnificative, este indispensabil ca respectivul cadru de reglementare să prevadă un set de norme unic, pe termen lung și solid pentru toți investitorii din întreaga UE. În special, este esențial să se evite crearea unui mozaic de măsuri diferite la nivel național, astfel cum s-ar întâmpla în cazul punerii în aplicare în cadrul unei directive transsectoriale. Deși acest lucru poate funcționa cu moduri de transport precum transportul rutier sau feroviar, el nu poate avea succes în cazul modurilor de transport atât de transfrontaliere și globale ca aviația. Dimensiunea de piață a majorității companiilor aeriene este situată la nivelul UE sau chiar la nivel mondial. Un mozaic de măsuri naționale de transpunere ar putea reduce eficacitatea politicii și ar pune în pericol decarbonizarea efectivă a transportului aerian. De asemenea, aceasta ar conduce la comportamente economice diferite de la un stat membru la altul în sectorul aviației și al combustibililor. Acest lucru ar putea duce la practici de evitare a costurilor (de exemplu, prin

încărcarea de combustibil suplimentar) care ar submina funcționarea pieței unice. Prezenta inițiativă va avea un impact important asupra actorilor din domeniul transportului aerian și asupra pieței interne a aviației în ansamblu. Este esențial ca obligațiile stabilite pentru toate companiile aeriene să se aplice în mod uniform tuturor companiilor aeriene, astfel cum se poate asigura prin intermediul unui regulament. Este la fel de important pentru eficacitatea acestei inițiative ca obligația de aprovizionare cu combustibil să fie pusă în aplicare și respectată în mod uniform. Existența unor obligații diferite în materie de aprovizionare cu combustibil în diferite zone ale UE (de exemplu, obiective diferite, standarde de durabilitate diferite etc.) ar stabili diferențe de tratament între companiile aeriene și ar putea duce la denaturări ale concurenței între aeroporturile din UE sau ar putea dezavantaja actorii din sectorul aviației din UE față de concurenții din afara UE. Prezenta inițiativă trebuie să fie pusă în aplicare într-un regulament de sine stătător, pentru a răspunde particularităților și complexității pieței unice a aviației.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

• Evaluări ex post/verificarea adecvării legislației existente

Aceasta este o inițiativă nouă. Prin urmare, nu a existat nicio evaluare ex post și nicio verificare a adecvării.

• Consultări cu părțile interesate

Prezenta propunere de regulament urmează unei ample consultări care a avut loc în cursul anului 2020. Comisia a efectuat o consultare publică în martie și aprilie 2020 cu privire la evaluarea inițială a impactului. Au fost primite în total 121 de reacții din partea autorităților publice, a industriei aeronautice și a combustibililor, a organizațiilor non-profit, a mediului academic și a cetățenilor. În general, feedbackul a exprimat sprijinul pentru o acțiune de reglementare la nivelul UE pentru a stimula utilizarea combustibililor de aviație durabili. Comisia a organizat două mese rotunde (în martie și noiembrie 2020), de fiecare dată cu sesiuni dedicate discuțiilor cu părțile interesate și cu statele membre și sesiuni dedicate exclusiv discuțiilor cu statele membre. Mesele rotunde au permis obținerea de opinii directe și schimbul de opinii cu participanții cu privire la necesitatea unei acțiuni de reglementare la nivelul UE privind combustibilii de aviație durabili. Prima masă rotundă a permis obținerea unor informații valoroase cu privire la definirea problemei, în timp ce a doua masă rotundă s-a axat pe opțiunile de politică, permițând participanților să își exprime opiniile cu privire la opțiunea lor preferată și sugerând ajustări în conceperea opțiunilor propuse. În perioada august-octombrie 2020 a avut loc o consultare publică deschisă cu durata de 12 săptămâni. În total, au fost colectate 156 de răspunsuri din partea autorităților publice, a industriei aeronautice și a combustibililor, a organizațiilor neguvernamentale, a mediului academic și a cetățenilor. În general, răspunsurile au exprimat sprijinul pentru o acțiune de reglementare la nivelul UE pentru a stimula utilizarea combustibililor de aviație durabili sub forma unei obligații privind amestecul de SAF. Au fost colectate informații valoroase cu privire la preferința respondenților față de modalitățile specifice de concepere a acestei măsuri. În cele din urmă, în cursul studiului justificativ realizat de un contractant extern, a fost efectuată o

consultare specifică pentru a obține informații specifice și detaliate privind funcționarea pieței aviației, situația pieței combustibililor de aviație, producția de combustibili de aviație durabili și diferitele politici existente sau viitoare de sprijinire a utilizării combustibililor de aviație durabili. Această consultare specifică s-a axat pe actorii din industria aeronautică, industria combustibililor de aviație, statele membre, organizațiile non-profit și organizațiile internaționale din domeniul aviației.

Pe parcursul acestei strategii cuprinzătoare de consultare, marea majoritate a părților interesate din sectorul aviației (companii aeriene, aeroporturi, producători de aeronave) și din sectorul combustibililor, statele membre și ONG-urile au sprijinit instituirea unei obligații privind SAF ca mecanism eficient de politică pentru a stimula producția și utilizarea SAF și pentru a decarboniza cu succes sectorul aviației. Opiniile părților interesate au fost destul de împărțite în ceea ce privește concepția specifică a opțiunii, dar majoritatea furnizorilor de combustibili, a statelor membre, a ONG-urilor, a aeroporturilor și o parte dintre companiile aeriene sprijină o obligație privind furnizarea de SAF, cu flexibilitate în ceea ce privește distribuția de combustibil, și care acoperă combustibilul turboreactor furnizat pentru toate zborurile cu plecare de pe aeroporturile din UE. În același timp, majoritatea părților interesate au considerat că sunt necesare măsuri de prevenire a relocării emisiilor de dioxid de carbon și a denaturării pe piața internă a aviației. Majoritatea părților interesate (companii aeriene, aeroporturi, industria combustibililor, ONG-uri, state membre) sprijină, de asemenea, stimulente specifice pentru sprijinirea RFNBO. Toate aceste măsuri au fost incluse în opțiunea de politică preferată.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a efectuat un studiu pentru a sprijini evaluarea impactului care stă la baza prezentei propuneri. Acest studiu a debutat în iulie 2020 și s-a încheiat la începutul anului 2021. Studiul a oferit informații valoroase serviciilor Comisiei, în special pentru elaborarea opțiunilor de politică, evaluarea impacturilor economice, sociale și de mediu ale acestora și colectarea opiniilor părților interesate direct afectate.

- **Evaluarea impactului**

Propunerile de opțiuni de politică au fost structurate în jurul unei cerințe de reglementare constând într-o obligație aferentă SAF. Această cerință permite restabilirea unor condiții de concurență echitabile în sectorul transportului aerian în ceea ce privește alimentarea cu combustibil de aviație și menținerea acestora, sporind totodată utilizarea combustibililor de aviație durabili. Opțiunile de politică au oferit diferite modalități de concepere a obligației. Un prim set de opțiuni a inclus obligația furnizorilor de combustibili de a distribui SAF în toate aeroporturile din UE. Un al doilea set de opțiuni a inclus obligația companiilor aeriene de a utiliza SAF atunci când efectuează zboruri de pe aeroporturi din UE (o subopțiune acoperea toate zborurile, iar cealaltă subopțiune acoperea numai zborurile în interiorul UE). În cele din urmă, un al treilea set de opțiuni a inclus obligații pentru furnizorii de combustibili de a distribui SAF cu o anumită flexibilitate la început și pentru companiile aeriene de a alimenta combustibil turboreactor înainte de decolarea de pe aeroporturile din UE. Obiectivele au fost stabilite în funcție de volumul SAF pentru unele opțiuni și în funcție de reducerea intensității

emisiilor de CO2 ale combustibilului turboreactor pentru celelalte. Toate opțiunile conțineau stimulente pentru sprijinirea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO). Opțiunea preferată a fost de a impune furnizorilor de combustibil o obligație privind amestecul de SAF și companiilor aeriene o obligație de alimentare cu combustibil turboreactor, incluzând o obligație secundară pentru RFNBO. Această opțiune a fost preferată, întrucât permite asigurarea unor condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian, extinzând totodată în mod semnificativ producția și utilizarea combustibililor de aviație durabili.

Opțiunile de politică preferate permit menținerea competitivității industriei transportului aerian și conduc la o reducere semnificativă a emisiilor de CO2 globale în sectorul aviației, și anume cu aproximativ 60-61 % până în 2050, în comparație cu scenariul de referință. Emisiile de poluanți atmosferici scad cu aproximativ 9 % până în 2050 în raport cu scenariul de referință. În ansamblu, costurile de mediu ale aviației (legate de emisiile de CO2 și de emisiile de poluanți atmosferici) sunt reduse cu aproximativ 87-88 de miliarde EUR în comparație cu scenariul de referință, exprimate ca valoare actuală pentru perioada 2021-2050. Capacitatea de producție a SAF crește cu încă 25,5-25,6 milioane de tone până în 2050. Apariția pe piață a SAF determină o reducere semnificativă a dependenței aviației de combustibilul turboreactor fosil, al cărui consum se reduce cu 65 % până în 2050, în comparație cu scenariul de referință. Securitatea energetică a UE se îmbunătățește pe măsură ce importurile de energie fosilă din țări terțe scad, iar materiile prime și energia electrică produsă din surse regenerabile pentru producția de SAF se obțin în UE (SAF produși de UE reprezintă 92 % din totalul utilizării SAF în 2050). În cadrul opțiunilor de politică preferate, tehnologiile SAF cu cel mai mare potențial de decarbonizare apar pe piață în cantități semnificative mai devreme decât în absența unor măsuri de politică. Prețurile aferente SAF scad în comparație cu estimările actuale, ceea ce contribuie, de-a lungul timpului, la reducerea diferenței de preț comparativ cu combustibilul turboreactor fosil. Opțiunile de politică preferate conduc la crearea netă de locuri de muncă în UE, și anume aproximativ 202 100 de locuri de muncă suplimentare față de scenariul de referință. În cele din urmă, reducerea poluării atmosferice are efecte pozitive asupra sănătății publice (și anume, costurile externe generate de poluarea atmosferică scad cu aproximativ 1,5 miliarde EUR în perioada 2021-2050, în comparație cu scenariul de referință).

În ansamblu, opțiunile de politică C1 și C2 conduc la o creștere a costurilor cu 20,3 miliarde EUR (C1) și cu 14,6 miliarde EUR (C2) în raport cu scenariul de referință pentru perioada 2021-2050. Aceste costuri sunt determinate în mare măsură de o creștere a costului combustibilului turboreactor în raport cu scenariul de referință, și anume 103,5 miliarde EUR (C1) și 88,2 miliarde EUR (C2), exprimate ca valoare actuală pentru perioada 2021-2050. Creșterea costurilor combustibililor se reflectă în tarifele pentru transportul aerian de pasageri, care se estimează că vor crește cu aproximativ 8,1-8,2 % până în 2050. Tarifele mai ridicate pentru transportul aerian de pasageri conduc la o ușoară reducere a activității totale de transport aerian de pasageri în raport cu scenariul de referință, în pofida unei creșteri cu 77 % până în 2050 față de 2015. Acest lucru determină costuri de capital și operaționale mai scăzute pentru transportul aerian în raport cu scenariul de referință, și anume cu 84 de

miliarde EUR (C1) și cu 74,5 miliarde EUR (C2). Costurile suplimentare de logistică se ridică la 0,19 miliarde EUR (C1 și C2). Companiile aeriene suportă, de asemenea, o creștere a costurilor de raportare de 0,34 miliarde EUR (C1 și C2) în raport cu scenariul de referință, exprimată ca valoare actuală pentru perioada 2021-2050. Pentru producătorii de SAF, nevoile de investiții pentru perioada 2021-2050 sunt estimate la aproximativ 10,4-10,5 miliarde EUR. Într-adevăr, până în 2050, în UE trebuie construite 104-106 fabrici de SAF suplimentare pentru a se acoperi capacitatea de producție necesară pentru SAF.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificare**

Propunerea de regulament evită impunerea unei sarcini inutile asupra operatorilor economici prin reducerea costurilor de conformare. În special în primii cinci ani de aplicare, aceasta oferă o anumită flexibilitate în ceea ce privește modul în care furnizorii de combustibili pentru aviație pot îndeplini obligația de aprovizionare cu combustibil de aviație durabil. Se preconizează că acest lucru va reduce costurile logistice și va evita o creștere a costurilor combustibililor de aviație durabili. Întrucât combustibilul de aviație reprezintă o parte considerabilă a costurilor operaționale ale operatorilor de aeronave, se preconizează că acest lucru va avea un impact pozitiv asupra competitivității acestora.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are niciun impact asupra drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Implicațiile bugetare sunt legate în special de examinarea rapoartelor și de evaluarea conformării operatorilor economici supuși obligațiilor, precum și de raportarea anuală de către AESA către Comisie. Acestea sunt evaluate în detaliu în fișa financiară legislativă. Opțiunile de dezvoltare și achiziții în materie de IT vor face obiectul aprobării prealabile de către Consiliul pentru tehnologia informației și securitate cibernetică al Comisiei Europene.

5. ELEMENTE DIVERSE

- **Planuri de punere în aplicare și mecanisme de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea de regulament include sisteme de monitorizare, raportare și verificare care permit asigurarea punerii în aplicare corecte a regulamentului. În special, operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil vor avea obligația de a raporta anual. Aceste rapoarte vor fi verificate de organisme independente și se va efectua evaluarea conformării operatorilor de aeronave și a furnizorilor de combustibil pentru a stabili dacă și-au îndeplinit obligațiile respective. În plus, AESA va raporta anual Comisiei, în special cu privire la conformarea operatorilor economici și la situația pieței aviației și a combustibililor de aviație durabili. În cele din urmă, Comisia va raporta Parlamentului European și Consiliului, cel puțin o dată la cinci ani de la data aplicării prezentului regulament, cu privire la 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 posibila nevoie de a adapta caracteristicile specifice ale propunerii de regulament.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Articolul 1 din propunere descrie obiectul propunerii de regulament, care stabilește norme armonizate care vizează menținerea unor condiții de concurență echitabile pe piața internă a aviației din Uniune, sporind totodată gradul de utilizare a combustibililor de aviație durabili de către operatorii de aeronave și distribuția respectivilor combustibili în aeroporturile din Uniune. Articolul 2 definește domeniul de aplicare al regulamentului. Articolul 3 conține mai multe definiții importante pentru regulament. Articolul 4 stabilește obligația furnizorilor de combustibili de aviație de a se asigura că toți combustibilii de aviație puși la dispoziția operatorilor de aeronave în aeroporturile din Uniune conțin o cotă minimă de combustibili de aviație durabili, inclusiv o cotă minimă de combustibil sintetic. Articolul 5 stabilește obligația operatorilor de aeronave de a se asigura că cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată într-un anumit aeroport din Uniune reprezintă cel puțin 90 % din combustibilul de aviație necesar anual. Articolul 6 definește obligațiile aeroporturilor din Uniune de a furniza infrastructura necesară pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cote de combustibili de aviație durabili. Articolul 7 precizează obligațiile de raportare ale operatorilor de aeronave. Articolul 8 stabilește norme privind declararea utilizării combustibililor de aviație durabili în cadrul mai multor sisteme de reducere a gazelor cu efect de seră. Articolul 9 precizează obligațiile de raportare ale furnizorilor de combustibili de aviație. Articolul 10 definește normele privind autoritățile competente care urmează să fie desemnate de statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a prezentului regulament. Articolul 11 stabilește norme privind amenzile administrative. Articolul 12 stabilește obligația AESA de a publica un raport tehnic anual pe baza rapoartelor anuale prezentate de operatorii de aeronave și de furnizorii de combustibil. Articolul 13 instituie o perioadă de tranziție de cinci ani în care furnizorii de combustibili de aviație pot furniza o cotă minimă de combustibili de aviație durabili ca medie pentru toți combustibilii de aviație pe care i-au furnizat în aeroporturile din Uniune pentru perioada de raportare respectivă. Articolul 14 definește obligația Comisiei de a raporta Parlamentului European și Consiliului cu privire la

mai multe aspecte ale aplicării prezentului regulament, cel puțin o dată la cinci ani. Articolul 15 prevede data intrării în vigoare a regulamentului. Anexa I definește cotele minime de combustibil de aviație durabil, inclusiv cotele minime de combustibil sintetic, din combustibilul de aviație care urmează să fie furnizat, iar anexa II oferă un model pentru obligația de raportare a operatorilor de aeronave.

2021/0205 (COD)

Propunere de

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[8],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[9],

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.

(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

[8] JO C , , p. .
[9] JO C , , p. .

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. Variațiile prețurilor combustibililor pot afecta în mod semnificativ 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 trebuie 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[10], 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, combustibilii de aviație durabili 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) Combustibilii de aviație durabili sunt combustibili lichizi de substituție, complet fungibili cu combustibilii de aviație convenționali și compatibili cu motoarele de aeronave existente. Mai multe modalități de producție a combustibililor de aviație durabili au fost certificate la nivel mondial pentru utilizare în aviația civilă sau militară. Combustibilii de aviație durabili sunt pregătiți din punct de vedere tehnologic să joace un rol important în reducerea emisiilor generate de transportul aerian pe termen foarte scurt. 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, combustibilii de aviație durabili ar putea contribui la reducerea conținutului aromatic al combustibilului final utilizat de un operator, contribuind astfel la reducerea altor emisii decât cele de CO_2. 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 combustibililor de aviație durabili pe piața transportului aerian va reprezenta un cost suplimentar al combustibilului pentru companiile aeriene, întrucât, în prezent, producția acestor tehnologii de 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 trebuie să conțină măsuri pentru a evita ca introducerea combustibililor de aviație durabili să aibă un impact negativ asupra competitivității sectorului aviației prin definirea unor cerințe armonizate în întreaga Uniune.

(10) La nivel mondial, combustibilii de aviație durabili sunt reglementați în cadrul OACI. În special, OACI stabilește cerințe detaliate privind durabilitatea, trasabilitatea și contabilizarea combustibililor de aviație durabili 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 combustibilii de aviație durabili sunt considerați o parte integrantă a lucrărilor legate de fezabilitatea unui obiectiv pe termen lung pentru aviația internațională, în prezent nu există nicio schemă obligatorie privind utilizarea combustibililor de aviație durabili

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

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 combustibililor de aviație durabili.

(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[11]. În trecut, astfel de cadre de reglementare transsectoriale orizontale nu s-au dovedit eficace pentru a realiza o tranziție de la combustibilii fosili la combustibilii de aviație durabili 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 trebuie să fie completate cu măsuri specifice aviației pentru a stimula în mod eficace utilizarea combustibililor de aviație durabili. 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 combustibilii de aviație durabili ar stabili obiective foarte diferite. Se preconizează că acest lucru va exacerba și mai mult problema condițiilor de concurență echitabile în transportul aerian.

(12) Prin urmare, trebuie 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 alimentarea cu combustibil a operatorilor de aeronave.

(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 trebuie 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, scopul său este de a pune la dispoziția pieței aviației din UE norme solide pentru a se asigura că în aeroporturile din UE pot fi introduse cote tot mai mari de combustibili de aviație durabili, 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 trebuie completat cu o *lex specialis* aplicabilă transportului aerian. Aceasta trebuie să includă obiective tot mai ambițioase privind aprovizionarea cu combustibili de aviație durabili. Aceste obiective trebuie definite cu atenție, ținând seama de obiectivele unei piețe a transportului aerian care funcționează corespunzător,

[11] 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).

de necesitatea decarbonizării sectorului aviației și de situația actuală a industriei combustibililor de aviație durabili.

(15) Prezentul regulament trebuie să se aplice aeronavelor utilizate în aviația civilă care efectuează operațiuni de transport aerian comercial. Acesta nu trebuie să se aplice aeronavelor precum aeronavele militare și aeronavele implicate în operațiuni umanitare, 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 trebuie 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. Trebuie definit un prag al traficului aerian anual de pasageri și de marfă sub care aeroporturile nu vor fi reglementate de prezentul regulament; cu toate acestea, domeniul de aplicare al regulamentului trebuie să acopere cel puțin 95 % din traficul total cu plecare de pe aeroporturile din Uniune. Din aceleași motive, trebuie 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) Trebuie promovate dezvoltarea și utilizarea combustibililor de aviație durabili cu un potențial ridicat de durabilitate, maturitate comercială și un potențial ridicat de inovare și creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare. Acest lucru trebuie să sprijine crearea unor piețe inovatoare și competitive ale combustibililor și să asigure o aprovizionare suficientă cu combustibili de aviație durabili 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, combustibilii de aviație durabili produși din materiile prime enumerate în anexa IX părțile A și B la Directiva (UE) 2018/2001, precum și combustibilii de aviație sintetici trebuie să fie eligibili. În special, combustibilii de aviație durabili 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.

(17) Din motive de durabilitate, combustibilii pe bază de culturi furajere și alimentare nu trebuie 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 trebuie 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 mari 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) Este necesar un cadru de durabilitate unic, clar și solid pentru a oferi securitate actorilor din sectorul aviației și al combustibililor cu privire la eligibilitatea combustibililor de aviație durabili în temeiul prezentului regulament. Pentru a asigura coerența cu alte politici conexe ale UE, eligibilitatea combustibililor de aviație durabili trebuie să fie determinată în conformitate cu criteriile de durabilitate stabilite la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001[12].

(19) Prezentul regulament trebuie să urmărească asigurarea faptului că operatorii de aeronave pot concura pe baza egalității de șanse în ceea ce privește accesul la combustibili de aviație durabili. Pentru a se evita orice denaturare a pieței serviciilor aeriene, tuturor aeroporturilor din Uniune care intră sub incidența prezentului regulament trebuie să li se furnizeze cote minime uniforme de combustibili de aviație durabili. Întrucât piața este liberă să furnizeze și să utilizeze cantități mai mari de combustibili durabili, prezentul regulament trebuie să asigure faptul că cotele minime obligatorii de combustibili de aviație durabili sunt aceleași în toate aeroporturile vizate. Aceasta înlocuiește orice cerințe stabilite direct sau indirect la nivel național sau regional care impun operatorilor de aeronave sau furnizorilor de combustibili de aviație să utilizeze sau să furnizeze combustibili de aviație durabili cu obiective diferite de cele prevăzute în prezentul regulament. Pentru a crea un cadru juridic clar și previzibil și pentru a încuraja astfel dezvoltarea pieței și implementarea celor mai sustenabile și inovatoare tehnologii ale combustibililor, cu potențial de creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare, prezentul regulament trebuie să stabilească creșterea treptată de-a lungul timpului a cotei minime de combustibili de aviație sintetici. Stabilirea unei obligații secundare specifice privind combustibilii de aviație sintetici

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr

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 combustibili de aviație durabili 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 3-6 ori mai mare decât prețul de piață al combustibilului de aviație convențional. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să stabilească o obligație secundară specifică pentru această tehnologie. Alte tipuri de combustibili sintetici, cum ar fi combustibilii sintetici cu emisii scăzute de dioxid de carbon care asigură reduceri ridicate ale emisiilor de gaze cu efect de seră, ar putea fi luați în considerare pentru a fi incluși în domeniul de aplicare al prezentului regulament în cursul revizuirilor viitoare, în cazul în care acești combustibili sunt definiți în cadrul Directivei privind energia din surse regenerabile.

(20) Este esențial să se asigure faptul că pot fi furnizate cu succes pe piața aviației cotele minime de combustibili de aviație durabili 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 de combustibili de aviație durabili trebuie să devină obligatorie începând din 2025. În mod similar, pentru a oferi securitate juridică și previzibilitate pieței și pentru a stimula investițiile în mod durabil către o capacitate de producție de combustibili de aviație durabili, dispozițiile prezentului regulament trebuie să fie stabile pe o perioadă lungă de timp.

(21) Odată cu introducerea și extinderea combustibililor de aviație durabili 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 trebuie evitate, întrucât subminează eforturile Uniunii de reducere a impactului transporturilor asupra mediului. Acestea ar fi contrare obiectivelor de decarbonizare a aviației, întrucât creșterea greutății 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 trebuie 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 trebuie să fie proporțională cu cantitatea de combustibil necesară pentru operarea zborurilor cu plecare de pe aeroportul respectiv, ținând seama de necesitatea de a respecta normele privind siguranța combustibililor. 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. Întrucât regulamentul nu definește o cotă maximă de combustibili de aviație durabili în cadrul tuturor combustibililor de aviație, companiile aeriene și furnizorii de combustibili pot aplica politici de mediu mai ambițioase, cu un grad mai mare de utilizare și furnizare de combustibili de aviație durabili în rețeaua lor globală de operațiuni, evitând totodată încărcarea de combustibil suplimentar.

(22) Aeroporturile care fac obiectul prezentului regulament trebuie să se asigure că este pusă la dispoziție întreaga infrastructură necesară pentru livrarea, depozitarea și realimentarea cu combustibili de aviație durabili, astfel încât să nu constituie un obstacol în calea utilizării acestor combustibili. Dacă este necesar, agenția trebuie să poată solicita unui aeroport din Uniune să furnizeze informații cu privire la infrastructura disponibilă care permite distribuirea și realimentarea fără întreruperi a operatorilor de aeronave cu combustibili de aviație durabili. Rolul agenției trebuie să permită aeroporturilor și companiilor aeriene să aibă un punct focal comun, în cazul în care sunt necesare clarificări tehnice cu privire la disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili.

(23) Operatorii de aeronave trebuie să aibă obligația de a raporta anual agenției cu privire la achizițiile lor de combustibil de aviație durabil, precum și cu privire la caracteristicile acestui combustibil. Trebuie furnizate informații cu privire la caracteristicile combustibililor de aviație durabili 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 trebuie, 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 trebuie verificate de verificatori independenți și transmise agenției în vederea monitorizării și evaluării conformității. Verificatorii trebuie 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 trebuie să aibă obligația de a raporta anual în baza de date a Uniunii menționată la articolul 28 din Directiva (UE) 2018/2001 cu privire la furnizarea de combustibil de aviație, inclusiv de combustibili de aviație durabili. Agenția trebuie să raporteze anual Comisiei cu privire la îndeplinirea de către operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație a obligațiilor care le revin în temeiul prezentului regulament. Acest lucru este important pentru a oferi Comisiei o imagine clară în ceea ce privește nivelul de respectare a regulamentului.

(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 combustibili de aviație durabili în rezervoarele lor pe anumite aeroporturi din Uniune. Prin urmare, operatorilor de aeronave trebuie să li se permită să raporteze utilizarea combustibililor de aviație durabili pe baza registrelor de achiziții. Operatorii de aeronave trebuie să aibă dreptul de a primi de la furnizorul de combustibil de aviație informațiile necesare pentru raportarea achiziționării combustibilului de aviație durabil.

(27) Este esențial ca operatorii de aeronave să poată declara utilizarea combustibililor de aviație durabili în cadrul sistemelor de reducere a gazelor cu efect de seră cum sunt sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii sau CORSIA, în funcție de ruta zborurilor lor. Cu toate acestea, este esențial ca prezentul regulament să nu conducă la o dublă contabilizare a reducerilor de emisii. Operatorilor de aeronave trebuie să li se permită să solicite doar o singură dată beneficii pentru utilizarea unui lot de combustibili de aviație durabili. Furnizorilor de combustibil trebuie să li se solicite să furnizeze gratuit operatorilor de aeronave orice informații referitoare la proprietățile combustibilului de aviație durabil 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 trebuie 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 trebuie 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 administrative, autoritățile trebuie să țină seama de evoluția prețului combustibilului de aviație și al combustibilului de aviație durabil în anul de raportare.

(29) Sancțiunile pentru furnizorii care nu îndeplinesc obiectivele stabilite în prezentul regulament trebuie să fie completate de obligația de a aproviziona piața cu cota nefurnizată în anul următor.

(30) Prezentul regulament trebuie să includă dispoziții privind rapoartele periodice către Parlamentul European și Consiliu privind evoluția pieței aviației și a combustibililor, eficacitatea elementelor-cheie ale regulamentului, cum ar fi cotele minime de combustibili de aviație durabili, nivelul amenzilor administrative sau evoluțiile în materie de politici privind utilizarea combustibililor de aviație durabili la nivel internațional. Aceste elemente sunt esențiale pentru a oferi o situație clară a pieței combustibililor de aviație durabili și trebuie luate în considerare atunci când se are în vedere o revizuire a regulamentului.

(31) Este necesar să se prevadă o perioadă de tranziție de cinci ani pentru a permite furnizorilor de combustibil de aviație, aeroporturilor din Uniune și operatorilor de aeronave să facă investițiile tehnologice și logistice necesare. În această etapă, combustibilul de aviație care conține cote mai mari de combustibil de aviație durabil poate fi utilizat pentru a compensa cotele mai mici de combustibili de aviație durabili sau disponibilitatea redusă a combustibililor de aviație convenționali în alte aeroporturi.

(32) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume menținerea unor condiții de concurență echitabile pe piața transporturilor aeriene din Uniune, sporind totodată utilizarea combustibililor de aviație durabili, 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 mai bine realizat 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.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

– „aeroport din Uniune” înseamnă un aeroport, astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (2) din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului[13], 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;

– „operator de aeronave” înseamnă o persoană care a efectuat cel puțin 729 de operațiuni de transport aerian comercial cu plecare de pe aeroporturile Uniunii 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;

– „combustibili de aviație durabili” (denumiți în continuare „SAF”) înseamnă combustibili de aviație de substituție care sunt fie combustibili de aviație sintetici, biocombustibili avansați, astfel cum sunt definiți la articolul 2 alineatul (2) punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001 sau biocombustibili produși din materiile prime enumerate în anexa IX partea B la directiva respectivă, care respectă criteriile privind durabilitatea și emisiile de gaze cu efect de seră prevăzute la articolul 29 alineatele (2)-(7) din directiva respectivă și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din această directivă;

– „lot” înseamnă o cantitate de combustibili de aviație durabili 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 combustibililor de aviație durabili, 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;

[13] Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport

– „combustibili de aviație sintetici” înseamnă combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, astfel cum sunt definiți la articolul 2 alineatul (2) punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, utilizați în aviație;

– „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 alineatul (2) 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 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 combustibililor de aviație durabili.

Articolul 4

Cota combustibililor de aviație durabili disponibili pe aeroporturile din Uniune

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 combustibil de aviație durabil, inclusiv o cotă minimă de combustibil de aviație sintetic în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în anexa I.

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

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.

Articolul 6

Obligațiile aeroporturilor din Uniune de a furniza infrastructura

Aeroporturile din Uniune iau măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibilii de aviație care conțin cote de combustibili de aviație durabili în conformitate cu anexa I și furnizează infrastructura necesară pentru livrarea, depozitarea și alimentarea acestor combustibili.

În cazul în care operatorii de aeronave raportează Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) dificultăți în ceea ce privește accesul la combustibili de aviație care conțin combustibili de aviație durabili pe un anumit aeroport din Uniune din cauza lipsei unei infrastructuri aeroportuare adecvate, agenția poate solicita aeroportului din Uniune să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea alineatului (1). Aeroportul din Uniune în cauză furnizează informațiile fără întârzieri nejustificate.

Agenția evaluează informațiile primite și informează Comisia dacă aceste informații permit să se concluzioneze că aeroportul din Uniune nu își îndeplinește obligațiile. Aeroporturile din Uniune iau măsurile necesare pentru a identifica și a remedia lipsa unei infrastructuri aeroportuare adecvate în termen de cinci ani de la intrarea în vigoare a regulamentului sau după anul în care depășesc unul dintre pragurile prevăzute la articolul 3 litera (a).

Articolul 7

Obligații de raportare pentru operatorii de aeronave

Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare, operatorii de aeronave raportează agenției următoarele informații:

(a) cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport al Uniunii, exprimată în tone;

(b) cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, pentru fiecare aeroport al Uniunii, 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 combustibil de aviație durabil achiziționat de la furnizorii de combustibili de aviație, în scopul operării zborurilor lor cu plecare de pe aeroporturile din Uniune, exprimată în tone.

(e) pentru fiecare achiziție de combustibil de aviație durabil, 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 combustibilului de aviație durabil. În cazul în care o achiziție include combustibili de aviație durabili cu caracteristici diferite, raportul furnizează aceste informații pentru fiecare tip de combustibil de aviație durabil.

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

Raportul este verificat de un verificator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului[14] și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 al Comisiei[15].

Articolul 8

Declararea utilizării combustibililor de aviație durabili de către operatorii de aeronave

Operatorii de aeronave nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiași lot de combustibili de aviație durabili 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 combustibililor de aviație durabili;

(b) o declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de combustibili de aviație durabili în cadrul mai multor sisteme.

În scopul raportării utilizării combustibililor de aviație durabili 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.

Articolul 9

Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibili

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 combustibil de aviație durabil furnizat în fiecare aeroport din Uniune și pentru fiecare tip de combustibil de aviație durabil, astfel cum se detaliază la litera (c);

(c) emisiile generate pe durata ciclului de viață, originea materiilor prime și procesul de conversie pentru fiecare tip de combustibil de aviație durabil furnizat în aeroporturile din Uniune.

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

Articolul 10

Autoritatea competentă

[14] 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 Uniunii

[15] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind verificarea datelor și acreditarea verificatorilor în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 334, 31.12.2018, p. 94).

(1) Statele membre desemnează autoritatea competentă sau autoritățile competente responsabile cu aplicarea 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 ale statelor membre datele primite în temeiul articolelor 7 și 9. Agenția transmite, de asemenea, autorităților competente date agregate pentru operatorii de aeronave și furnizorii de combustibili de aviație pentru care autoritățile sunt competente în temeiul alineatelor (3), (4) și (5).

(3) Autoritățile competente în ceea ce privește un operator de aeronave se stabilesc în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei[16].

(4) Autoritățile competente în ceea ce privește aeroporturile din Uniune se stabilesc pe baza jurisdicției teritoriale respective.

(5) Autoritățile competente în ceea ce privește furnizorii de combustibil de aviație se stabilesc în funcție de statul membru în care aceștia sunt stabiliți.

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 o amendă administrativă. 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 combustibili de aviație durabili este pasibil de o amendă administrativă. Amenda respectivă este egală cel puțin cu dublul rezultatului înmulțirii diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și al combustibilului de aviație durabil 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 o amendă administrativă. 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.

[16] 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

(5) În decizia de impunere a amenzilor administrative menționate la alineatele (3) și (4), autoritatea competentă explică metodologia aplicată pentru stabilirea prețului combustibilului de aviație, al combustibilului de aviație durabil și al combustibilului de aviație sintetic pe piața Uniunii, pe baza unor criterii verificabile și obiective.

(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 combustibililor de aviație durabili 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 trebuie să dispună de cadrul juridic și administrativ necesar la nivel național pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor administrative. Statele membre transferă suma colectată prin intermediul acestor amenzi administrative drept contribuție la investițiile pentru o tranziție verde din cadrul Fondului InvestEU, ca supliment la garanția UE.

Articolul 12

Colectarea și publicarea datelor

Agenția publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor anuale menționate la articolele 7 și 9. Raportul respectiv conține cel puțin următoarele informații:

(a) cantitatea de combustibil de aviație durabil achiziționată de operatorii de aeronave la nivelul Uniunii, în total, pentru a fi utilizată pentru zboruri cu plecare de pe un aeroport din Uniune, și pentru fiecare aeroport din Uniune;

(b) cantitatea de combustibil de aviație durabil și de combustibil de aviație sintetic furnizat la nivelul Uniunii în mod agregat și pentru fiecare aeroport din Uniune;

(c) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de combustibili de aviație durabili în Uniune;

(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 combustibililor de aviație durabili achiziționați de operatorii de aeronave pentru a fi utilizați la zboruri cu plecare de pe aeroporturile din Uniune.

Articolul 13

Perioada de tranziție

Prin derogare de la articolul 4, de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2029, pentru fiecare perioadă de raportare, un furnizor de combustibil de aviație poate furniza cota minimă

de combustibil de aviație durabil definită în anexa I ca medie ponderată pentru toți combustibilii de aviație furnizați pe aeroporturile din Uniune pentru perioada de raportare respectivă.

Articolul 14

Rapoarte și examinări

Până la 1 ianuarie 2028 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, posibila revizuire a cotelor minime prevăzute la articolul 4 și în anexa I și nivelul amenzilor administrative. Raportul include informații, dacă sunt disponibile, cu privire la elaborarea unui potențial cadru de politică pentru utilizarea combustibililor de aviație durabili la nivelul OACI. Raportul informează, de asemenea, cu privire la progresele tehnologice din domeniul cercetării și inovării în industria aviației care sunt relevante pentru combustibilii de aviație durabili, inclusiv în ceea ce privește reducerea altor emisii decât cele de CO_2. Raportul poate analiza dacă prezentul regulament trebuie modificat și, după caz, opțiunile de modificare în conformitate cu un potențial cadru de politică privind utilizarea combustibililor de aviație durabili la nivelul OACI.

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,	*Pentru Consiliu,*
Președintele	*Președintele*