COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Proposta di

# REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

# RELAZIONE

## 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

### • Motivi e obiettivi della proposta

Un mercato interno dell'aviazione ben funzionante e competitivo è essenziale per la mobilità dei cittadini europei e per l'economia europea nel suo complesso. Si stima che nel 2018 i settori dell'aviazione e dell'aeronautica abbiano impiegato circa 0,4 milioni di persone direttamente nell'UE[1] e che nel 2017 abbiano contribuito al PIL dell'UE nella misura del 2,1 %[2]. L'aviazione è un fattore trainante per la coesione sociale e regionale che promuove il turismo, stimola l'attività imprenditoriale e collega le persone. Nel 2018[3] oltre 1,2 miliardi di passeggeri hanno viaggiato da e verso più di 500 aeroporti europei. Il settore dell'aviazione dell'UE contribuisce all'integrazione europea e rafforza la posizione dell'UE quale leader geopolitico.

La connettività aerea è un fattore essenziale di mobilità per i cittadini dell'UE, di sviluppo per le regioni dell'UE e di crescita per l'economia nel suo complesso. Livelli elevati di connettività aerea all'interno dell'UE, nonché da e verso l'UE, sono garantiti al meglio quando il mercato del trasporto aereo dell'UE funziona in condizioni di parità e tutti gli operatori del mercato possono operare sulla base di pari opportunità. Quando si verificano, le distorsioni del mercato rischiano di mettere gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti. Ciò può a sua volta comportare una perdita di competitività del settore e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'UE per quanto riguarda l'uso del carburante per l'aviazione. Il carburante per l'aviazione rappresenta infatti una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei, con un'incidenza sui costi operativi fino al 25 %. Le variazioni dei prezzi del carburante per l'aviazione possono avere ripercussioni importanti sulle prestazioni economiche degli operatori aerei. Inoltre le differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra le diverse località geografiche, come accade attualmente tra aeroporti dell'UE o tra aeroporti dell'UE e aeroporti di paesi terzi, possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici.

Pratiche come quella del "tankering" si verificano quando gli operatori aerei caricano più carburante per l'aviazione di quanto necessario in un determinato aeroporto, al fine di evitare il rifornimento totale o parziale in un aeroporto di destinazione dove il carburante è più costoso. La pratica del "tankering" comporta un consumo di carburante superiore al necessario, con un conseguente aumento delle emissioni, e compromette la concorrenza leale nel mercato del trasporto aereo dell'Unione. Oltre ad essere in contrasto con gli sforzi dell'Unione per decarbonizzare il trasporto aereo, tale pratica nuoce anche a una sana concorrenza tra gli operatori del mercato dell'aviazione. Con l'introduzione e l'aumento

[1] Eurostat (lfsa_egan22d).

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

[3] Fonte: Eurostat; i posti di lavoro indiretti generati dal trasporto aereo possono essere tre volte tanto quelli diretti (Commissione europea, 2015).

dell'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione, le pratiche di "tankering" potrebbero intensificarsi a causa dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Per quanto riguarda tali pratiche, il presente regolamento mira pertanto a ripristinare e mantenere condizioni di parità nel settore del trasporto aereo, evitando nel contempo qualsiasi effetto negativo sull'ambiente.

Nel dicembre 2020 la Commissione ha adottato la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente[4], che stabilisce l'obiettivo di promuovere la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione. I carburanti sostenibili per l'aviazione hanno il potenziale per fornire un contributo importante al conseguimento dell'obiettivo climatico 2030 rafforzato dell'UE e dell'obiettivo della neutralità climatica dell'UE. Ai fini della presente iniziativa, per carburanti sostenibili per l'aviazione si intendono i carburanti liquidi "drop-in" in grado di sostituire il carburante convenzionale per l'aviazione. Al fine di ridurre significativamente le sue emissioni, il settore dell'aviazione deve ridurre l'attuale dipendenza esclusiva dal carboturbo di origini fossili e accelerare la transizione verso tipi di carburanti e tecnologie innovativi e sostenibili. Se da un lato le tecnologie di propulsione alternative per aeromobili come l'alimentazione a energia elettrica o a idrogeno stanno compiendo progressi promettenti, dall'altro la loro introduzione nell'uso commerciale richiederà notevoli sforzi e tempo per la preparazione. Poiché il trasporto aereo deve affrontare già entro il 2030 la questione dell'impronta di carbonio dei voli a lungo, medio e corto raggio, i carburanti liquidi sostenibili per l'aviazione assumeranno un ruolo essenziale. Per questo motivo sono anche necessarie misure per aumentare la fornitura e l'uso dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione.

Sebbene diverse filiere di carburanti sostenibili per l'aviazione siano certificate per l'uso nel settore dell'aviazione, il loro utilizzo è attualmente trascurabile per mancanza di produzione a costi accessibili. È necessario un obbligo di miscelazione destinato specificamente al settore dell'aviazione, al fine di stimolare la diffusione sul mercato delle tecnologie più innovative e sostenibili per i carburanti. Ciò consentirebbe di aumentare la capacità produttiva e di ridurre i costi di produzione nel corso del tempo. Dato che i carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbero rappresentare almeno il 5 % dei carburanti per l'aviazione entro il 2030 e il 63 % entro il 2050, è essenziale che le tecnologie dei carburanti sostenute a norma del presente regolamento abbiano il massimo potenziale in termini di innovazione, decarbonizzazione e disponibilità. Si tratta di una condizione imprescindibile per soddisfare la futura domanda di trasporto aereo e contribuire al conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione. Ciò dovrebbe riguardare in particolare i biocarburanti avanzati e i carburanti sintetici per l'aviazione. In particolare, i carburanti sintetici per l'aviazione sono potenzialmente in grado di conseguire una riduzione delle emissioni pari o superiore all'85 % rispetto ai carburanti per l'aviazione di origine fossile. Se tali carburanti sono prodotti a partire dall'energia elettrica ottenuta da fonti rinnovabili e dal carbonio catturato direttamente dall'aria, le potenziali riduzioni delle emissioni rispetto ai carburanti per l'aviazione di origine fossile possono raggiungere il 100 %. I carburanti sintetici per l'aviazione presentano quindi il più alto potenziale di decarbonizzazione tra tutti i carburanti considerati nell'ambito della presente

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

iniziativa. Il loro processo di produzione è inoltre particolarmente efficiente sotto il profilo delle risorse, in particolare per quanto riguarda l'uso dell'acqua, rispetto ad altre filiere di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene i carburanti sintetici per l'aviazione possano contribuire in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, la loro comparsa sul mercato in volumi considerevoli entro il 2030 è improbabile in assenza del sostegno di politiche dedicate. In effetti attualmente si stima che i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione siano da 3 a 6 volte l'attuale prezzo di mercato dei carburanti per l'aviazione di origine fossile. Poiché si prevede che i carburanti sintetici per l'aviazione svolgeranno un ruolo nella decarbonizzazione del settore già entro il 2030 e dovrebbero contribuire ad almeno il 28 % del mix di carburanti per l'aviazione entro il 2050, è dunque necessario che il presente regolamento stabilisca un obbligo specifico al fine di promuovere la loro introduzione sul mercato. Ciò dovrebbe ridurre in parte i rischi legati agli investimenti nella capacità di produzione di carburanti sintetici per l'aviazione e consentire l'espansione della capacità produttiva.

Per motivi di sostenibilità non dovrebbero essere sostenuti i biocarburanti di prima generazione, quali i biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, che presentano un potenziale di scalabilità limitato e sollevano preoccupazioni in materia di sostenibilità. Il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni si verifica quando la coltivazione di colture destinate ai biocarburanti rimpiazza la produzione tradizionale di colture alimentari e foraggere. Tale domanda aggiuntiva accresce la pressione sui terreni e può spingere a estendere i terreni agricoli in aree che presentano elevate scorte di carbonio, come foreste, zone umide e torbiere, causando ulteriori emissioni di gas a effetto serra. La ricerca ha dimostrato che la portata di tale effetto dipende da una serie di fattori, tra cui il tipo di materie prime utilizzate per la produzione di carburanti, il livello della domanda supplementare di materie prime generata dall'uso di biocarburanti e la misura in cui i terreni con elevate scorte di carbonio sono protetti in tutto il mondo. I rischi più elevati di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni sono stati individuati per i biocarburanti prodotti a partire da materie prime per le quali si osserva una significativa espansione della zona di produzione verso terreni che presentano elevate scorte di carbonio. Oltre alle emissioni di gas a effetto serra legate al cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, fenomeno in grado di annullare in tutto o in parte le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra dei singoli biocarburanti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni comporta rischi anche per la biodiversità. Tali rischi sono aggravati in particolare da un'espansione potenzialmente elevata della produzione, determinata da un aumento significativo della domanda. I carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere non dovrebbero pertanto essere promossi. Tale approccio è in linea con il pertinente quadro strategico dell'Unione, che per motivi ambientali tende a limitare o addirittura eliminare gradualmente l'uso di biocarburanti ottenuti da colture. Ciò vale in particolare per la direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili (*Renewable Energy Directive*, RED II), che fissa un tetto all'uso dei biocarburanti ottenuti da colture, a causa dei loro limitati benefici ambientali, del limitato potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e del fatto che tali biocarburanti sono in concorrenza diretta con i settori alimentare e foraggero per l'accesso alle materie

prime. La non inclusione dei biocarburanti ottenuti da colture dovrebbe inoltre mirare a evitare il rischio di spostamento dei biocarburanti dal settore stradale verso il trasporto aereo, in quanto ciò potrebbe rallentare la decarbonizzazione del trasporto su strada, che attualmente rimane il modo di trasporto di gran lunga più inquinante. Nel settore dell'aviazione la domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere è attualmente trascurabile, dal momento che oltre il 99 % dei carburanti utilizzati oggi per l'aviazione è di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere promuovendone l'uso a norma del presente regolamento.

Le tecnologie più mature sul piano industriale e che al tempo stesso presentano un elevato potenziale di sostenibilità, come i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti da oli e grassi di scarto (materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili II), dovrebbero essere ammissibili al fine di avviarne il mercato e consentire riduzioni delle emissioni già a breve termine. Anche se una simile misura dovrebbe ridurre sostanzialmente le emissioni del settore dei trasporti nel suo complesso, attualmente la maggior parte dei biocarburanti liquidi è prodotta per il settore stradale. Potrebbe pertanto verificarsi un passaggio delle materie prime per la produzione di biocarburanti dal settore stradale al settore dell'aviazione, ma si tratterebbe di un fenomeno limitato. Si stima infatti che entro il 2030 lo spostamento potenziale dei biocarburanti ottenuti dalle materie prime di cui all'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili II potrebbe aggirarsi attorno al 3,2 %[5].

L'introduzione graduale di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del trasporto aereo dovrebbe comportare un aumento dei costi del carburante per l'aviazione per le compagnie aeree. Ciò può accentuare le pratiche distorsive preesistenti adottate dagli operatori aerei, come la pratica del "tankering". La presente proposta di regolamento mira pertanto a dotare il mercato dell'aviazione dell'UE di norme rigorose per garantire che negli aeroporti dell'UE possano essere introdotte quote sempre maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione senza effetti negativi sulla competitività del mercato interno dell'aviazione dell'UE.

Un fattore essenziale per garantire che l'obbligo di fornire carburanti sostenibili per l'aviazione non pregiudichi le condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo consiste nell'imporre un obbligo chiaro e uniforme a tutti i fornitori di carburante per l'aviazione sul mercato interno dell'UE. Data l'intrinseca dimensione transfrontaliera e globale del trasporto aereo, si preferisce un regolamento armonizzato specifico in materia di aviazione rispetto a un quadro che richiede il recepimento a livello nazionale, in quanto quest'ultimo potrebbe dar luogo a un mosaico di misure nazionali con requisiti e obiettivi diversi. Ai fini di una definizione chiara ed efficace delle politiche, è opportuno che gli obblighi imposti ai fornitori di carburante per l'aviazione in relazione ai carburanti sostenibili per l'aviazione siano stabiliti esclusivamente nel presente regolamento, che costituisce una *lex specialis* della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili (RED II). Fissando quote minime di carburante

[5] Valutazione d'impatto su una proposta di regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile.

sostenibile per l'aviazione, il regolamento non impedisce alle compagnie aeree o ai fornitori di carburante di perseguire obiettivi ambientali più ambiziosi o di tentare di ottenere altri vantaggi economici/finanziari connessi ai carburanti sostenibili per l'aviazione caricando o fornendo quote più elevate di tali carburanti. A tal fine le compagnie aeree dovrebbero poter cercare di assicurarsi accordi adeguati con i fornitori di carburante per l'aviazione allo scopo di aumentare il loro utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione. Il regolamento non contempla la negoziabilità dell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione (il cosiddetto sistema "book and claim"). Se introdotto in futuro, tale sistema dovrebbe essere disciplinato da norme rigorose che ne garantiscano l'integrità ambientale.

Il presente regolamento dovrebbe essere accompagnato da un'intensificazione degli sforzi da parte dell'UE e dei suoi Stati membri in sede di ICAO al fine di stabilire obiettivi vincolanti per l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nel settore dell'aviazione internazionale, con un'alleanza strategica dell'UE volta a rafforzare la catena di valore della produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'UE con particolare riguardo per le tecnologie più innovative come i biocarburanti avanzati e i carburanti sintetici per l'aviazione, compresi in particolare i meccanismi di finanziamento quali i contratti per differenza e le misure per facilitare la certificazione di tecnologie innovative per i carburanti sostenibili per l'aviazione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta di regolamento è coerente con la politica dell'UE in materia di trasporto aereo e, in particolare, con le pertinenti norme che costituiscono il quadro del mercato interno dell'aviazione dell'UE. Essa persegue gli stessi obiettivi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, vale a dire garantire che le compagnie aeree operanti nell'UE possano competere sulla base di pari opportunità. Il regolamento proposto è inoltre in linea con il regolamento (UE) 2019/712 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che mira a garantire che tutti i vettori aerei che operano da e verso l'UE possano beneficiare di condizioni di parità.

La presente proposta di regolamento è coerente con il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA), e in particolare con il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo. Il regolamento proposto impone all'AESA di ricevere e trattare le relazioni delle compagnie aeree, in particolare sul caricamento di carburante per l'aviazione. L'obbligo di caricamento di carburante per l'aviazione stabilito a norma del regolamento proposto dovrebbe essere coerente con le norme sulla sicurezza del carburante per l'aviazione di cui al regolamento (UE) n. 965/2012.

Il regolamento proposto è coerente con la direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili[6] (RED II), in quanto dovrebbe tradursi in un maggiore utilizzo di energie rinnovabili nel trasporto aereo. Il regolamento proposto si basa su elementi delle norme della RED II, in particolare sul suo quadro di sostenibilità. La RED II è un quadro intersettoriale che fissa obiettivi per i settori generali. In quanto tale, non è stata sufficiente per promuovere la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a causa delle specificità del settore, quali in particolare la forte pressione competitiva sui costi del settore a livello dell'UE e mondiale, nonché il mercato interno dell'aviazione dell'UE altamente integrato e competitivo e la sua dimensione globale. Il regolamento proposto stabilisce requisiti pienamente armonizzati per garantire condizioni di parità tra le compagnie aeree ed evitare uno svantaggio nella concorrenza tra gli aeroporti dell'UE.

Il regolamento proposto è coerente con il sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS)[7], che si applica al trasporto aereo. Esso dovrebbe interagire agevolmente con l'EU ETS, che incentiva gli operatori aerei a utilizzare carburanti sostenibili per l'aviazione, dispensando le compagnie aeree dall'obbligo di restituire quote di emissioni quando comunicano l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione. L'effetto dell'EU ETS dovrebbe essere rafforzato nel contesto della sua prossima revisione. Il regolamento proposto richiama l'EU ETS attraverso un riferimento incrociato ai processi necessari per la verifica delle comunicazioni effettuate dalle compagnie aeree (articoli 14 e 15 dell'EU ETS).

Il regolamento proposto è coerente con la direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFID), con la quale dovrebbe però interagire in misura limitata. La direttiva istituisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'UE. Poiché i carburanti sostenibili per l'aviazione sono fungibili con il carboturbo convenzionale, la necessità di infrastrutture supplementari negli aeroporti è limitata, ma è comunque importante garantire che l'infrastruttura fornita sia adeguata allo scopo.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Gli obiettivi della proposta di regolamento sono inoltre in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, vale a dire conseguire una riduzione del 55 % delle emissioni a livello dell'UE entro il 2030 e realizzare un'economia neutra in termini di emissioni di carbonio entro il 2050. La proposta di regolamento mira a garantire condizioni di parità tra gli operatori del mercato unico dell'aviazione e a dotare il settore di norme rigorose che ne garantiscano la competitività, introducendo nel contempo quote crescenti di carburanti sostenibili per l'aviazione. Ciò è in linea con gli obiettivi strategici dell'UE di una rapida ripresa dei settori più duramente colpiti dalla crisi della COVID-19 e di un forte mercato unico dell'UE che porti a elevati livelli di crescita e occupazione. Infine il regolamento proposto è in linea con gli obiettivi di realizzare la transizione dall'energia fossile verso le fonti energetiche rinnovabili e

[6] Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

[7] Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità.

di migliorare la sicurezza energetica dell'UE riducendo la nostra dipendenza dai prodotti energetici provenienti da paesi terzi.

## 2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Il regolamento proposto mira a garantire condizioni di parità tra gli operatori del mercato unico dell'aviazione e a dotare il settore di norme rigorose che ne garantiscano la competitività, aumentandone nel contempo la sostenibilità. Il testo giuridico comprenderà disposizioni dettagliate specifiche in materia di aviazione al fine di tenere conto delle complessità del settore.

L'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) conferisce all'Unione il potere di stabilire le opportune disposizioni per la navigazione aerea.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il trasporto aereo è una questione di grande rilevanza per l'UE, in quanto si tratta di un mercato altamente integrato che opera in una dimensione di rete in tutta l'UE e al di fuori di essa. La dimensione transfrontaliera è intrinseca al trasporto aereo e ciò fa sì che qualsiasi quadro normativo frammentato costituisca un ostacolo significativo per gli operatori economici del trasporto aereo.

Occorre un intervento a livello dell'UE, in quanto la competitività del mercato interno dell'aviazione dell'UE nel suo complesso non può essere affrontata adeguatamente dai singoli Stati. Un intervento a livello dell'UE è necessario in particolare per evitare un mosaico di misure nazionali con possibili effetti indesiderati. Mentre l'obiettivo del regolamento proposto è ripristinare condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo, i diversi livelli di obblighi in capo ai singoli Stati membri potrebbero produrre l'effetto opposto e falsare ulteriormente il mercato dell'aviazione, incoraggiando pratiche negative da parte degli operatori aerei come il "tankering".

Infine, per quanto riguarda l'imposizione di un obbligo di fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione, l'azione a livello dell'UE, con norme armonizzate specifiche in materia di aviazione che si applicano direttamente agli operatori del mercato, dovrebbe essere più efficace delle misure nazionali che fissano requisiti e obiettivi diversi.

- **Proporzionalità**

L'azione a livello dell'UE dovrebbe stabilire un chiaro indirizzo politico per gli operatori del mercato nei settori del trasporto aereo e dei carburanti. Un insieme chiaro di norme a livello dell'UE consentirà alle compagnie aeree di operare sulla base di pari opportunità in tutta l'UE, ripristinando condizioni di parità per le compagnie aeree e gli aeroporti. Fornirà inoltre chiari segnali al settore dei carburanti per l'aviazione in merito al livello di fornitura di carburante e alle tecnologie in cui investire, riducendo nel contempo i costi di conformità per gli operatori del mercato.

L'azione in materia di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'UE contribuirebbe a realizzare il maggior livello di ambizione dell'UE in materia di clima, come stabilito nella

normativa europea sul clima. Il piano per l'obiettivo climatico 2030 stabilisce che i carburanti sostenibili per l'aviazione hanno un ruolo importante da svolgere per ridurre le emissioni prodotte dal trasporto aereo entro il 2030 e il 2050 e conseguire gli obiettivi climatici dell'UE. Pertanto la definizione di norme dell'UE sulla produzione e l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione consente di adottare un approccio "su misura" per il conseguimento degli obiettivi. Fare affidamento solo su misure nazionali con obiettivi probabilmente diversi comporterebbe il rischio che il livello aggregato di ambizione non sia sufficiente. L'iniziativa attuale può inoltre sostenere la prossima revisione della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, rafforzando la quota di energie rinnovabili nel settore dei trasporti.

L'azione a livello dell'UE può avere effetti positivi su scala internazionale. Poiché l'intervento dell'UE avrebbe effetti sull'intero mercato dell'aviazione e dei carburanti sostenibili per l'aviazione dell'UE, si prevede che avrà maggiore risalto nei confronti dei paesi terzi rispetto alle iniziative nazionali isolate. È inoltre probabile che si verifichino più facilmente effetti di ricaduta, per cui i paesi terzi potrebbero considerare di adottare misure analoghe. A sua volta, ciò potrebbe accelerare i lavori in corso a livello dell'ICAO sull'uso dei carburanti sostenibili per l'aviazione. In breve, l'azione dell'UE potrebbe stimolare ulteriori sviluppi nella produzione e nella diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione al di fuori dell'UE, il che potrebbe contribuire a creare condizioni di parità a livello mondiale e a ridurre le emissioni del trasporto aereo su scala più ampia.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La presente iniziativa deve essere attuata in modo rapido ed efficiente in quanto elemento chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità intelligente e sostenibile, nonché quale componente necessaria per raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE entro il 2030 e il 2050 attraverso la garanzia che il settore dell'aviazione acceleri la propria decarbonizzazione senza compromettere i benefici ampiamente dimostrati di un mercato interno dell'aviazione altamente integrato. Come spiegato nella sezione 1.4 e nell'allegato 11, ciò può essere conseguito con la massima efficacia regolamentando direttamente gli operatori economici a livello dell'UE mediante un regolamento sul mercato interno. Norme comuni applicate direttamente e uniformemente agli operatori del mercato dell'aviazione e dei carburanti in tutta l'UE garantiranno infatti chiarezza e uniformità. Essendo intrinsecamente integrato a livello dell'UE, il mercato unico dell'aviazione funziona al meglio quando le norme sono applicate allo stesso modo a tutte le compagnie aeree. Imporre gli stessi requisiti a tutti gli operatori del mercato riduce i rischi di distorsione della concorrenza e invia segnali chiari agli operatori del mercato dell'aviazione di paesi terzi quando effettuano voli nell'UE. Un insieme uniforme di norme in tutta l'UE, stabilito da un regolamento, consentirà di inviare segnali forti e chiari al mercato. Poiché la transizione verso i carburanti sostenibili per l'aviazione richiede investimenti significativi, è indispensabile che il quadro normativo fornisca un insieme unico, a lungo termine e rigoroso di norme per tutti gli investitori in tutta l'UE. In particolare, è fondamentale evitare la creazione di un mosaico di misure diverse a livello nazionale, come avverrebbe in caso di attuazione nell'ambito di una direttiva intersettoriale. Se da un lato ciò può funzionare per modi di trasporto come quello stradale o ferroviario, dall'altro non può avere successo con modi di trasporto così transfrontalieri e globali come l'aviazione. La maggior parte delle compagnie aeree opera a livello di mercato

su scala UE o addirittura mondiale. Un mosaico di recepimenti nazionali potrebbe ridurre l'efficacia della politica e mettere a repentaglio l'effettiva decarbonizzazione del trasporto aereo. Potrebbe inoltre favorire comportamenti economici diversi nei settori dell'aviazione e dei carburanti tra i vari Stati membri. Ciò potrebbe portare a pratiche di contenimento dei costi (ad esempio attraverso il "tankering") tali da compromettere il funzionamento del mercato unico. La presente iniziativa avrà un impatto importante sugli operatori del trasporto aereo e sul mercato interno dell'aviazione nel suo complesso. È essenziale che gli obblighi imposti si applichino in modo uniforme a tutte le compagnie aeree, cosa che può essere garantita attraverso un regolamento. Per l'efficacia di questa iniziativa è altrettanto importante che l'obbligo di fornitura di carburante sia attuato e applicato in modo uniforme. Obblighi diversi in materia di fornitura di carburante in diverse aree dell'UE (ad esempio obiettivi diversi, norme di sostenibilità diverse ecc.) determinerebbero differenze di trattamento tra le compagnie aeree e potrebbero provocare distorsioni della concorrenza tra aeroporti dell'UE o mettere gli operatori del settore dell'aviazione dell'UE in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti di paesi terzi. La presente iniziativa dovrebbe essere attuata in un regolamento autonomo al fine di tener conto delle specificità e delle complessità del mercato unico dell'aviazione.

## 3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Si tratta di una nuova iniziativa. Pertanto non ha avuto luogo alcuna valutazione ex post né alcun vaglio di adeguatezza.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta di regolamento fa seguito a un'ampia consultazione svoltasi nel corso del 2020. La Commissione ha condotto una consultazione pubblica sulla valutazione d'impatto iniziale nei mesi di marzo e aprile 2020. Sono pervenuti in totale 121 riscontri da autorità pubbliche, industrie aeronautiche e dei carburanti, organizzazioni senza scopo di lucro, accademici e cittadini. In generale i riscontri hanno espresso sostegno a un'azione normativa a livello dell'UE volta a promuovere la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione. La Commissione ha organizzato due tavole rotonde (nel marzo e nel novembre 2020), ogni volta con sessioni dedicate alle discussioni con i portatori di interessi e con gli Stati membri e sessioni dedicate esclusivamente alle discussioni con gli Stati membri. Le tavole rotonde hanno permesso di raccogliere pareri diretti e di avere uno scambio con i partecipanti in merito alla necessità di un'azione normativa a livello dell'UE sui carburanti sostenibili per l'aviazione. La prima tavola rotonda ha offerto l'opportunità di acquisire informazioni preziose sulla definizione del problema, mentre la seconda si è concentrata sulle opzioni strategiche, consentendo ai partecipanti di esprimere il proprio parere sull'opzione prescelta e suggerendo adeguamenti nella concezione delle opzioni proposte. Una consultazione pubblica aperta di 12 settimane si è svolta da agosto a ottobre 2020. Sono pervenute in totale 156 risposte da autorità pubbliche, industrie aeronautiche e dei carburanti, organizzazioni non governative, accademici e cittadini. In generale le risposte hanno espresso sostegno nei confronti di

un'azione normativa a livello dell'UE volta a promuovere la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione sotto forma di un obbligo di miscelazione degli stessi. Sono state raccolte informazioni preziose sulla preferenza degli intervistati nei confronti di concezioni specifiche di questa misura. Infine, nel corso dello studio di sostegno effettuato da un contraente esterno, è stata condotta una consultazione mirata per ottenere informazioni specifiche e dettagliate sul funzionamento del mercato dell'aviazione, sullo stato del mercato dei carburanti per l'aviazione, sulla produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione e sulle varie politiche esistenti o future a sostegno dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione. Questa consultazione mirata si è concentrata sugli operatori del settore aeronautico e dei carburanti per l'aviazione, sugli Stati membri, sulle organizzazioni senza scopo di lucro e sulle organizzazioni internazionali dell'aviazione.

Nell'ambito di tale strategia di consultazione globale, la grande maggioranza dei portatori di interessi dei settori del trasporto aereo (compagnie aeree, aeroporti, costruttori di aeromobili) e dei carburanti, degli Stati membri e delle ONG si è dichiarata favorevole all'istituzione di un obbligo per i carburanti sostenibili per l'aviazione quale efficace meccanismo politico per stimolare la produzione e la diffusione di tali carburanti e decarbonizzare con successo il settore dell'aviazione. I portatori di interessi erano piuttosto divisi sulla concezione specifica dell'opzione; tuttavia la maggioranza dei fornitori di carburante, degli Stati membri, delle ONG, degli aeroporti e parte delle compagnie aeree sono favorevoli a un obbligo per i carburanti sostenibili per l'aviazione sul versante dell'offerta, che conceda flessibilità nella distribuzione del carburante e si estenda al carboturbo fornito per tutti i voli in partenza dagli aeroporti dell'UE. Allo stesso tempo, la maggioranza dei portatori di interessi ha ravvisato la necessità di misure volte a prevenire la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e le distorsioni nel mercato interno dell'aviazione. La maggior parte dei portatori di interessi (compagnie aeree, aeroporti, industria del carburante, ONG, Stati membri) è inoltre favorevole a incentivi specifici a sostegno dei carburanti rinnovabili di origine non biologica. Tutte queste misure sono state incluse nell'opzione strategica prescelta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Un contraente esterno ha condotto uno studio a sostegno della valutazione d'impatto alla base della presente proposta. Lo studio, iniziato nel luglio 2020 e concluso all'inizio del 2021, ha fornito indicazioni preziose ai servizi della Commissione, in particolare per concepire le opzioni strategiche, valutarne l'impatto ambientale, economico e sociale e raccogliere i pareri dei portatori di interessi direttamente interessati.

- **Valutazione d'impatto**

Le opzioni strategiche proposte erano strutturate attorno a un requisito normativo che consiste nell'imporre un obbligo per i carburanti sostenibili per l'aviazione. Tale requisito consente di ripristinare e mantenere condizioni di parità nel settore del trasporto aereo per quanto riguarda il caricamento di carburante per l'aviazione, aumentando nel contempo l'uso dei carburanti sostenibili per l'aviazione all'interno del settore. Le opzioni strategiche prevedevano diverse modalità per definire l'obbligo. Una prima serie di opzioni comprendeva l'obbligo per i fornitori di carburante di distribuire carburanti sostenibili per l'aviazione in tutti gli aeroporti

dell'UE. Una seconda serie di opzioni prevedeva l'obbligo per le compagnie aeree di utilizzare i carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli in partenza dagli aeroporti dell'UE (una sub-opzione riguardava tutti i voli, mentre l'altra riguardava solo i voli all'interno dell'UE). Infine una terza serie di opzioni contemplava l'obbligo per i fornitori di carburante di distribuire carburanti sostenibili per l'aviazione con una certa flessibilità iniziale e per le compagnie aeree di caricare carboturbo prima di partire dagli aeroporti dell'UE. Gli obiettivi erano definiti in termini di volume di carburante sostenibile per l'aviazione per le opzioni e in termini di riduzione dell'intensità di $CO_2$ del carboturbo per gli altri casi. Tutte le opzioni comprendevano incentivi a sostegno dei carburanti rinnovabili di origine non biologica. L'opzione prescelta è stata quella di imporre un obbligo di miscelazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai fornitori di carburante e un obbligo di caricamento di carboturbo alle compagnie aeree, compreso un obbligo specifico riguardante i carburanti rinnovabili di origine non biologica. Questa opzione è stata prescelta in quanto consente di garantire condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo, aumentando nel contempo in misura significativa la produzione e la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione.

Le opzioni strategiche prescelte consentono di mantenere la competitività del settore del trasporto aereo e determineranno una riduzione significativa delle emissioni di $CO_2$ lungo l'intera filiera del settore dell'aviazione, pari a circa il 60-61 % entro il 2050 rispetto allo scenario di riferimento. Le emissioni di inquinanti atmosferici diminuiranno di circa il 9 % entro il 2050 rispetto allo scenario di riferimento. Nel complesso i costi ambientali del trasporto aereo (connessi alle emissioni di $CO_2$ e alle emissioni di inquinanti atmosferici) si ridurranno di circa 87-88 miliardi di EUR rispetto allo scenario di riferimento, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. La capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione aumenterà di ulteriori 25,5-25,6 milioni di tonnellate entro il 2050. La comparsa sul mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione determinerà una forte riduzione della dipendenza del trasporto aereo dal carboturbo di origine fossile, il cui consumo diminuirà del 65 % entro il 2050 rispetto allo scenario di riferimento. La sicurezza energetica dell'UE migliorerà con la diminuzione delle importazioni di energia fossile da paesi terzi e con l'approvvigionamento nell'UE di materie prime ed energia elettrica rinnovabile per la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione (i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti nell'UE rappresenteranno il 92 % del consumo totale di tali carburanti nel 2050). Nell'ambito delle opzioni strategiche prescelte, le tecnologie dei carburanti sostenibili per l'aviazione con il potenziale di decarbonizzazione più elevato faranno la loro comparsa sul mercato in misura significativa prima di quanto si verificherebbe in assenza di un'azione politica. I prezzi dei carburanti sostenibili per l'aviazione diminuiranno rispetto alle stime attuali, il che contribuirà a ridurre nel tempo il divario di prezzo con il carboturbo di origine fossile. Le opzioni strategiche prescelte porteranno a una creazione netta di posti di lavoro nell'UE pari a circa 202 100 posti di lavoro aggiuntivi rispetto allo scenario di riferimento. Infine la riduzione dell'inquinamento atmosferico avrà effetti positivi sulla salute pubblica (i costi esterni derivanti dall'inquinamento atmosferico diminuiranno di circa 1,5 miliardi di EUR nel periodo 2021-2050 rispetto allo scenario di riferimento).

Nel complesso le opzioni strategiche C1 e C2 comportano un aumento dei costi di 20,3 miliardi di EUR (C1) e 14,6 miliardi di EUR (C2) nel periodo 2021-2050 rispetto allo scenario di riferimento. Tali costi sono in gran parte determinati da un aumento del costo del carboturbo rispetto allo scenario di riferimento, ossia 103,5 miliardi di EUR (C1) e 88,2 miliardi di EUR (C2), espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. L'aumento dei costi del carburante si riflette nelle tariffe aeree, che secondo le stime aumenteranno dell'8,1-8,2 % circa entro il 2050. L'aumento delle tariffe aeree comporterà una lieve riduzione dell'attività complessiva di trasporto aereo di passeggeri rispetto allo scenario di riferimento, nonostante una crescita ancora del 77 % entro il 2050 rispetto al 2015. Ciò determinerà un calo dei costi del capitale e operativi per il trasporto aereo di 84 miliardi di EUR (C1) e 74,5 miliardi di EUR (C2) rispetto allo scenario di riferimento. I costi logistici aggiuntivi saranno pari a 0,19 miliardi di EUR (C1 e C2). Le compagnie aeree faranno fronte anche a un aumento dei costi di comunicazione di 0,34 miliardi di EUR (C1 e C2) rispetto allo scenario di riferimento, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050. Per i produttori di carburanti sostenibili per l'aviazione, il fabbisogno di investimenti nel periodo 2021-2050 è stimato a circa 10,4-10,5 miliardi di EUR. Per assicurare la necessaria capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, entro il 2050 dovranno essere infatti costruiti nell'UE 104-106 nuovi impianti per tali carburanti.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Il regolamento proposto evita di imporre un onere eccessivo agli operatori economici, riducendo i costi di conformità. In particolare nei primi cinque anni di applicazione, offre una certa flessibilità nel modo in cui i fornitori di carburante per l'aviazione possono adempiere all'obbligo di fornitura di carburante sostenibile per l'aviazione. Ciò dovrebbe ridurre i costi logistici ed evitare un aumento dei costi dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Poiché il carburante per l'aviazione rappresenta una quota considerevole dei costi operativi degli operatori aerei, si prevede che ciò avrà un impatto positivo sulla loro competitività.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha implicazioni sui diritti fondamentali.

## 4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'incidenza sul bilancio è connessa in particolare al riesame delle relazioni e alla valutazione della conformità degli operatori economici soggetti agli obblighi, nonché alla presentazione di relazioni annuali da parte dell'AESA alla Commissione. Tali aspetti sono valutati in dettaglio nella scheda finanziaria legislativa. Le scelte in materia di appalti e sviluppo delle infrastrutture informatiche saranno soggette all'approvazione preventiva del comitato per le tecnologie dell'informazione e la cibersicurezza della Commissione europea.

## 5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Il regolamento proposto comprende sistemi di monitoraggio, informazione e verifica che consentono di garantirne la corretta attuazione. In particolare, gli operatori aerei e i fornitori di carburante saranno tenuti a presentare relazioni su base annua. Tali relazioni saranno

verificate da organismi indipendenti e sarà effettuata una valutazione della conformità degli operatori aerei e dei fornitori di carburante per determinare se abbiano adempiuto ai rispettivi obblighi. Inoltre l'AESA riferirà annualmente alla Commissione, in particolare in merito alla conformità degli operatori economici e allo stato dei mercati dei carburanti per l'aviazione e dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Infine la Commissione riferirà al Parlamento europeo e al Consiglio, almeno ogni cinque anni dopo la data di applicazione del presente regolamento, sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e il suo impatto sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, anche per quanto riguarda l'eventuale estensione del campo di applicazione del presente regolamento ad altre fonti energetiche, così come sull'eventuale necessità di adeguare caratteristiche specifiche del regolamento proposto.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 della proposta descrive l'oggetto del regolamento proposto, che stabilisce norme armonizzate volte a mantenere condizioni di parità nella concorrenza sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, aumentando nel contempo l'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione da parte degli operatori aerei e la distribuzione di tali carburanti negli aeroporti dell'Unione. L'articolo 2 definisce l'ambito di applicazione del regolamento. L'articolo 3 fornisce diverse definizioni importanti per il regolamento. L'articolo 4 stabilisce l'obbligo per i fornitori di carburante per l'aviazione di garantire che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico. L'articolo 5 stabilisce l'obbligo per gli operatori aerei di garantire che il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato in un determinato aeroporto dell'Unione corrisponda ad almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione. L'articolo 6 definisce l'obbligo per gli aeroporti dell'Unione di fornire l'infrastruttura necessaria per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione. L'articolo 7 specifica gli obblighi di comunicazione per gli operatori aerei. L'articolo 8 stabilisce norme sulla dichiarazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione che riguardano più di un sistema relativo ai gas a effetto serra. L'articolo 9 specifica gli obblighi di comunicazione per i fornitori di carburante per l'aviazione. L'articolo 10 definisce le norme relative alle autorità competenti che gli Stati membri devono designare per garantire l'applicazione del presente regolamento. L'articolo 11 stabilisce le norme in materia di sanzioni amministrative. L'articolo 12 sancisce l'obbligo per l'AESA di pubblicare una relazione tecnica annuale sulla base delle relazioni annuali presentate dagli operatori aerei e dai fornitori di carburante. L'articolo 13 istituisce un periodo transitorio di 5 anni durante il quale i fornitori di carburante per l'aviazione possono fornire la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione come media di tutto il carburante per l'aviazione da essi fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento. L'articolo 14 stabilisce l'obbligo per la Commissione di presentare al Parlamento europeo e al Consiglio, almeno ogni cinque anni, una relazione su vari aspetti dell'applicazione del presente regolamento. L'articolo 15 riguarda la data di entrata in vigore del regolamento. L'allegato I definisce le quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione, comprese le quote minime di carburante sintetico, rispetto al carburante per l'aviazione da fornire, mentre l'allegato II fornisce un modello per l'obbligo di comunicazione degli operatori aerei.

2021/0205 (COD)

Proposta di

# REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[8],

visto il parere del Comitato delle regioni[9],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Negli ultimi decenni il trasporto aereo ha svolto un ruolo cruciale nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei cittadini dell'Unione, essendo uno dei settori più efficienti e dinamici dell'economia dell'Unione. È stato un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, in particolare sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione. L'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.

(2) Dal 2020 il trasporto aereo è stato uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi COVID-19. Prospettandosi la fine della pandemia, per i prossimi anni si prevede una graduale ripresa del traffico aereo, che raggiungerà nuovamente i livelli precedenti la crisi. Allo stesso tempo, le emissioni del settore sono in aumento dal 1990 e la tendenza all'aumento delle emissioni potrebbe ripresentarsi nel momento in cui superiamo la pandemia. È pertanto necessario prepararsi per il futuro e apportare i necessari adeguamenti per garantire un buon funzionamento del mercato del trasporto aereo, che contribuisca al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione, con elevati livelli di connettività e sicurezza.

(3) Il funzionamento del settore del trasporto aereo dell'Unione è determinato dalla sua natura transfrontaliera in tutta l'Unione e dalla sua dimensione globale. Il mercato interno dell'aviazione è uno dei settori più integrati dell'Unione, disciplinato da norme uniformi in materia di accesso al mercato e di condizioni operative. La politica estera

8 GU C , , pag. .
9 GU C , , pag. .

in materia di trasporto aereo è disciplinata da norme stabilite a livello mondiale dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nonché da accordi multilaterali o bilaterali globali tra l'Unione o i suoi Stati membri e paesi terzi.

(4) Il mercato del trasporto aereo è soggetto a una forte concorrenza tra gli operatori economici in tutta l'Unione ed è pertanto indispensabile che siano garantite condizioni di parità. La stabilità e la prosperità del mercato del trasporto aereo e dei suoi operatori economici si basano su un quadro strategico chiaro e armonizzato in cui gli operatori aerei, gli aeroporti e altri operatori del settore dell'aviazione possano operare sulla base di pari opportunità. Quando si verificano distorsioni del mercato, esse rischiano di porre gli operatori aerei o gli aeroporti in una situazione di svantaggio rispetto ai concorrenti interni o esterni. A sua volta, ciò può comportare una perdita di competitività del settore del trasporto aereo e una perdita di connettività aerea per i cittadini e le imprese.

(5) In particolare, è essenziale garantire condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'Unione per quanto riguarda il carburante per l'aviazione, che rappresenta una quota sostanziale dei costi degli operatori aerei. Le variazioni dei prezzi del carburante possono incidere in modo significativo sulle prestazioni economiche degli operatori aerei ed avere un impatto negativo sulla concorrenza nel mercato. Le eventuali differenze nei prezzi del carburante per l'aviazione tra aeroporti dell'Unione o tra aeroporti dell'Unione e aeroporti di paesi terzi possono indurre gli operatori aerei ad adeguare le loro strategie di rifornimento per motivi economici. La pratica del "tankering" aumenta il consumo di carburante degli aeromobili e produce inutili emissioni di gas ad effetto serra. Di conseguenza, il "tankering" da parte degli operatori aerei compromette gli sforzi compiuti dall'Unione per la tutela dell'ambiente. Alcuni operatori aerei sono in grado di sfruttare prezzi favorevoli del carburante per l'aviazione presso la propria base di servizio come vantaggio competitivo nei confronti di altre compagnie aeree che operano su rotte simili. Questo può avere effetti negativi sulla competitività del settore e dannosi per la connettività aerea. Il presente regolamento dovrebbe stabilire misure volte a prevenire tali pratiche al fine di evitare inutili danni ambientali e di ripristinare e preservare le condizioni di concorrenza leale sul mercato del trasporto aereo.

(6) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'introduzione di misure volte a ridurre le emissioni di carbonio degli aeromobili che partono dagli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione entro il 2030 e il 2050.

(7) La comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente[10], adottata dalla Commissione nel dicembre 2020, stabilisce una linea d'azione per il sistema dei trasporti dell'UE al fine di realizzarne la trasformazione verde e digitale e renderlo più resiliente. La decarbonizzazione del settore del trasporto aereo è un processo necessario e impegnativo, soprattutto a breve termine. I progressi tecnologici perseguiti nei programmi europei e nazionali di ricerca e innovazione nel settore

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

dell'aviazione hanno contribuito a ridurre considerevolmente le emissioni negli ultimi decenni. La crescita globale del traffico aereo ha tuttavia superato la riduzione delle emissioni del settore. Mentre le nuove tecnologie dovrebbero contribuire a ridurre la dipendenza del trasporto aereo a corto raggio dall'energia fossile nei prossimi decenni, i carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentano l'unica soluzione per una decarbonizzazione significativa di tutti i voli, non solo a corto raggio, già nel breve termine. Attualmente tale potenziale è tuttavia ampiamente inutilizzato.

(8) I carburanti sostenibili per l'aviazione sono liquidi, "drop-in", completamente fungibili con il carburante convenzionale per l'aviazione e compatibili con i motori aeronautici esistenti. Diverse filiere di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione sono state certificate a livello mondiale per l'uso civile o militare. I carburanti sostenibili per l'aviazione sono tecnologicamente pronti a svolgere un ruolo importante nella riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo già nel brevissimo termine. Si prevede che essi rappresenteranno una parte importante del mix di carburanti per l'aviazione nel medio e lungo termine. Inoltre, con il sostegno di norme internazionali adeguate in materia di carburanti, i carburanti sostenibili per l'aviazione potrebbero contribuire a ridurre il tenore di aromatici del carburante finale utilizzato dagli operatori, contribuendo in tal modo a ridurre altre emissioni diverse dalla $CO_2$. Altre fonti di energia alternative per la propulsione degli aeromobili, come l'elettricità o l'idrogeno liquido, dovrebbero contribuire progressivamente alla decarbonizzazione del trasporto aereo, iniziando dai voli a corto raggio.

(9) L'introduzione graduale di carburanti sostenibili per l'aviazione sul mercato del trasporto aereo comporterà un ulteriore costo del carburante per le compagnie aeree, in quanto attualmente tali tecnologie implicano costi di produzione più elevati rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Si prevede che ciò aggraverà le preesistenti questioni relative alle condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo per quanto riguarda il carburante per l'aviazione e causerà ulteriori distorsioni tra gli operatori aerei e tra gli aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe adottare misure volte ad evitare che l'introduzione di carburanti sostenibili per l'aviazione incida negativamente sulla competitività del settore dell'aviazione definendo requisiti armonizzati in tutta l'Unione.

(10) A livello mondiale i carburanti sostenibili per l'aviazione sono regolamentati dall'ICAO, la quale stabilisce in particolare requisiti dettagliati in materia di sostenibilità, tracciabilità e contabilizzazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione da utilizzare sui voli disciplinati dal regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Sebbene il regime CORSIA preveda incentivi e i carburanti sostenibili per l'aviazione siano considerati parte integrante dei lavori sulla fattibilità di un obiettivo a lungo termine per il trasporto aereo internazionale, attualmente non esiste un regime obbligatorio sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione per i voli internazionali. Gli accordi globali multilaterali o bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE o i suoi Stati membri e i paesi terzi contengono generalmente disposizioni in materia di tutela dell'ambiente. Tuttavia, per il momento, tali disposizioni non impongono alle parti contraenti alcun requisito vincolante sull'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.

(11) A livello di UE, la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio[11] stabilisce norme generali in materia di energia rinnovabile per il settore dei trasporti. In passato tali quadri normativi orizzontali intersettoriali non si sono dimostrati efficaci per operare la transizione dai carburanti fossili ai carburanti sostenibili per l'aviazione nel trasporto aereo. La direttiva (UE) 2018/2001 e gli atti che l'hanno preceduta stabiliscono obiettivi generali per tutti i modi di trasporto per i quali si prevede l'approvvigionamento con combustibili rinnovabili. Poiché il mercato dei carburanti per l'aviazione è di piccole dimensioni e la produzione di carburanti rinnovabili per l'aviazione è più costosa rispetto ad altri modi di trasporto, tale quadro normativo dovrebbe essere integrato da misure specifiche per l'aviazione per promuovere in modo efficace la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione. I vari recepimenti nazionali della direttiva (UE) 2018/2001 rischiano inoltre di creare una significativa frammentazione del mercato del trasporto aereo, in cui le norme nazionali sui carburanti sostenibili per l'aviazione fisserebbero obiettivi molto diversi. Ciò finirebbe per aggravare ulteriormente la questione delle condizioni di parità nel trasporto aereo.

(12) È pertanto necessario stabilire norme uniformi per il mercato interno dell'aviazione al fine di integrare la direttiva (UE) 2018/2001 e conseguire i suoi obiettivi generali rispondendo alle esigenze e ai requisiti specifici del mercato interno dell'aviazione dell'UE. Il presente regolamento mira in particolare a evitare una frammentazione del mercato dell'aviazione, a impedire eventuali distorsioni della concorrenza tra operatori economici o pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei.

(13) Il presente regolamento mira in primo luogo a istituire un quadro che ripristini e mantenga condizioni di parità nel mercato del trasporto aereo per quanto riguarda l'uso dei carburanti per l'aviazione. Tale quadro dovrebbe evitare requisiti divergenti nell'Unione che aggraverebbero le pratiche di rifornimento distorsive della concorrenza tra gli operatori aerei o porrebbero alcuni aeroporti in condizioni di svantaggio nella concorrenza con altri. In secondo luogo mira a dotare il mercato dell'aviazione dell'UE di norme rigorose per garantire che negli aeroporti dell'UE possano essere introdotte quote sempre maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione senza effetti negativi sulla competitività del mercato interno dell'aviazione dell'UE.

(14) È essenziale stabilire norme armonizzate in tutto il mercato interno dell'UE, che si applichino direttamente e in modo uniforme agli operatori del mercato dell'aviazione, da un lato, e agli operatori del mercato dei carburanti per l'aviazione, dall'altro. Il quadro generale stabilito dalla direttiva (UE) 2018/2001 dovrebbe essere integrato da una *lex specialis* applicabile al trasporto aereo. Dovrebbe includere obiettivi sempre più ambiziosi per la fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione. Tali obiettivi dovrebbero essere attentamente definiti, tenendo conto delle finalità di un mercato del trasporto aereo ben funzionante, della necessità di decarbonizzare il settore dell'aviazione e dello stato attuale del settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione.

(15) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale. Non dovrebbe applicarsi ad aeromobili quali gli aeromobili militari e gli aeromobili impegnati in operazioni

[11] Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

umanitarie, di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché in operazioni doganali, di polizia e antincendio. I voli effettuati in tali circostanze sono infatti di natura eccezionale e, in quanto tali, non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli regolari. A causa della natura delle loro operazioni, essi potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal presente regolamento, che possono in tal caso rappresentare un onere inutile. Al fine di garantire condizioni di parità in tutto il mercato unico dell'aviazione dell'UE, il presente regolamento dovrebbe riguardare la quota più ampia possibile di traffico aereo commerciale operato a partire da aeroporti situati nel territorio dell'UE. Allo stesso tempo, al fine di salvaguardare la connettività aerea a vantaggio dei cittadini, delle imprese e delle regioni dell'UE, è importante evitare di imporre oneri eccessivi alle operazioni di trasporto aereo nei piccoli aeroporti. È opportuno definire una soglia di traffico aereo annuale di passeggeri e merci, al di sotto della quale gli aeroporti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del presente regolamento; tuttavia, l'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe comprendere almeno il 95% del traffico complessivo in partenza dagli aeroporti dell'Unione. Per gli stessi motivi è opportuno definire una soglia per esonerare gli operatori aerei responsabili di un numero molto ridotto di partenze da aeroporti situati nel territorio dell'UE.

(16) È opportuno promuovere lo sviluppo e la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione con un elevato potenziale di sostenibilità, maturità commerciale e un elevato potenziale di innovazione e crescita per soddisfare le esigenze future. Questo dovrebbe sostenere la creazione di mercati dei carburanti innovativi e competitivi e dovrebbe garantire, a breve e a lungo termine, un approvvigionamento sufficiente di carburanti sostenibili per l'aviazione, per contribuire alle ambizioni dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti, affiancando nel contempo gli sforzi dell'Unione verso un elevato livello di tutela dell'ambiente. A tal fine dovrebbero essere ammissibili i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parti A e B, della direttiva (UE) 2018/2001, nonché i carburanti sintetici per l'aviazione. Sono essenziali in particolare i carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva (UE) 2018/2001, in quanto la loro tecnologia è attualmente la più matura sul piano commerciale per decarbonizzare il trasporto aereo già a breve termine.

(17) Per motivi di sostenibilità i carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere non dovrebbero essere ammissibili. Infatti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni si verifica quando la coltivazione di colture destinate ai biocarburanti rimpiazza la produzione tradizionale di colture alimentari e foraggere. Tale domanda aggiuntiva accresce la pressione sui terreni e può spingere a estendere i terreni agricoli in aree che presentano elevate scorte di carbonio, come foreste, zone umide e torbiere, causando ulteriori emissioni di gas a effetto serra e generando preoccupazioni relative alla perdita di biodiversità. La ricerca ha dimostrato che la portata di tale effetto dipende da una serie di fattori, tra cui il tipo di materie prime utilizzate per la produzione di carburanti, il livello della domanda supplementare di materie prime generata dall'uso di biocarburanti e la misura in cui i terreni con elevate scorte di carbonio sono protetti in tutto il mondo. I rischi più elevati di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni sono stati individuati per i biocarburanti e i carburanti prodotti a partire da materie prime per le quali si osserva una significativa espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio. I carburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere non dovrebbero pertanto essere promossi. Tale approccio è in linea con la politica dell'Unione e in

particolare con la direttiva (UE) 2018/2001 che limita e fissa un tetto all'uso di tali biocarburanti nei trasporti stradali e ferroviari, considerando i minori benefici ambientali, le prestazioni inferiori in termini di potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e le preoccupazioni più generali in materia di sostenibilità. Oltre alle emissioni di gas a effetto serra legate al cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, fenomeno in grado di annullare in tutto o in parte le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra dei singoli biocarburanti, il cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni comporta rischi anche per la biodiversità. Tali rischi sono aggravati in particolare da un'espansione potenzialmente elevata della produzione, determinata da un aumento significativo della domanda. Nel settore dell'aviazione la domanda di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere è attualmente trascurabile, dal momento che oltre il 99 % dei carburanti utilizzati oggi per l'aviazione è di origine fossile. È pertanto opportuno evitare la creazione di una domanda potenzialmente elevata di biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere promuovendone l'uso a norma del presente regolamento. La non ammissibilità dei biocarburanti ottenuti da colture ai sensi del presente regolamento riduce inoltre al minimo il rischio di rallentare la decarbonizzazione del trasporto su strada, che potrebbe altrimenti essere una conseguenza del passaggio dei biocarburanti ottenuti da colture dal trasporto stradale al settore dell'aviazione. È essenziale ridurre al minimo tale passaggio, poiché il trasporto su strada rimane attualmente il settore dei trasporti di gran lunga più inquinante.

(18) Serve un quadro di sostenibilità unico, chiaro e solido per fornire certezza agli operatori del settore dell'aviazione e di quello dei carburanti in merito all'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione ai sensi del presente regolamento. Per garantire la coerenza con altre politiche dell'UE correlate, l'ammissibilità dei carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe essere determinata in base al rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001[12].

(19) Il presente regolamento dovrebbe mirare a garantire che gli operatori aerei possano competere sulla base di pari opportunità per quanto riguarda l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Per evitare distorsioni nel mercato dei servizi aerei, tutti gli aeroporti dell'Unione contemplati dal presente regolamento dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Sebbene sul mercato vi sia libertà di fornitura e di utilizzo di quantità maggiori di carburante sostenibile, il presente regolamento dovrebbe garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano le stesse in tutti gli aeroporti interessati. Esso sostituisce le prescrizioni stabilite direttamente o indirettamente a livello nazionale o regionale che impongono agli operatori aerei o ai fornitori di carburante per l'aviazione di utilizzare o fornire carburanti sostenibili per l'aviazione con obiettivi diversi da quelli prescritti dal presente regolamento. Al fine di creare un quadro giuridico chiaro e prevedibile e, in tal modo, incoraggiare lo sviluppo del mercato e la diffusione dei prodotti più sostenibili e innovativi con potenziale di crescita per soddisfare le esigenze future delle tecnologie dei carburanti, il presente regolamento dovrebbe stabilire un aumento graduale delle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione nel corso del tempo. È necessario definire un obbligo specifico relativo ai carburanti sintetici per l'aviazione in considerazione del loro notevole potenziale in termini di decarbonizzazione e delle stime attuali relative ai loro costi di produzione. Se prodotti a partire da energia elettrica da fonti rinnovabili e carbonio catturato

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

direttamente dall'aria, i carburanti sintetici per l'aviazione possono consentire un risparmio di emissioni pari al 100 % rispetto al carburante convenzionale per l'aviazione. Essi presentano inoltre notevoli vantaggi rispetto ad altri tipi di carburanti sostenibili per l'aviazione per quanto riguarda l'efficienza delle risorse (in particolare per il fabbisogno idrico) del processo di produzione. Tuttavia i costi di produzione dei carburanti sintetici per l'aviazione sono attualmente, secondo le stime, da 3 a 6 volte superiori rispetto al prezzo di mercato del carburante convenzionale per l'aviazione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire un obbligo specifico relativo a questa tecnologia. Altri tipi di carburanti sintetici, come i carburanti sintetici a basse emissioni di carbonio che consentono elevate riduzioni di gas a effetto serra, potrebbero essere presi in considerazione ai fini dell'inclusione nell'ambito di applicazione del presente regolamento nel corso di future revisioni, qualora tali combustibili siano definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.

(20) È essenziale garantire che il mercato dell'aviazione possa essere rifornito senza intoppi con le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, senza carenze di approvvigionamento. A tal fine occorre prevedere un lasso di tempo sufficiente per consentire all'industria dei carburanti rinnovabili di sviluppare di conseguenza la capacità di produzione. L'approvvigionamento di carburanti sostenibili per l'aviazione dovrebbe diventare obbligatorio a partire dal 2025. Analogamente, al fine di fornire certezza giuridica e prevedibilità al mercato e orientare in modo duraturo gli investimenti verso una capacità di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero restare stabili per un lungo periodo di tempo.

(21) L'introduzione e il maggiore utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione potrebbero inasprire le pratiche di "tankering" a seguito dell'aumento dei costi del carburante per l'aviazione. Le pratiche di "tankering" non sono sostenibili e dovrebbero essere evitate in quanto compromettono gli sforzi dell'Unione volti a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Tali pratiche sono contrarie agli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo in quanto un maggiore peso dell'aeromobile aumenta il consumo di carburante e le relative emissioni di un determinato volo. Il "tankering" mette inoltre a rischio le condizioni di parità nell'Unione tra operatori aerei e tra aeroporti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto imporre agli operatori aerei di rifornirsi prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione. La quantità di carburante caricata prima delle partenze da un determinato aeroporto dell'Unione dovrebbe essere commisurata alla quantità di carburante necessaria per operare i voli in partenza da tale aeroporto, tenendo conto della necessaria conformità alle norme di sicurezza in relazione al carburante. La prescrizione garantisce che pari condizioni per le operazioni nell'Unione si applichino allo stesso modo agli operatori dell'Unione e agli operatori stranieri, garantendo nel contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente. Poiché il regolamento non definisce una quota massima di carburanti sostenibili per l'aviazione in relazione a tutti i carburanti per l'aviazione, le compagnie aeree e i fornitori di carburanti possono perseguire politiche ambientali più ambiziose con una maggiore diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione nella loro rete globale di operazioni, evitando nel contempo le pratiche di "tankering".

(22) Gli aeroporti contemplati dal presente regolamento dovrebbero garantire che siano messe a disposizione tutte le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento di carburante sostenibile per l'aviazione, in modo da non costituire un ostacolo alla diffusione di tale carburante. Se necessario, l'Agenzia dovrebbe poter

chiedere a un aeroporto dell'Unione di fornire informazioni sulle infrastrutture disponibili che consentono la distribuzione e il rifornimento continui degli operatori aerei con carburanti sostenibili per l'aviazione. Il ruolo dell'Agenzia dovrebbe consentire agli aeroporti e alle compagnie aeree di disporre di un punto focale comune, nel caso in cui siano necessari chiarimenti tecnici sulla disponibilità di infrastrutture per il carburante.

(23) Gli operatori aerei dovrebbero essere tenuti a riferire annualmente all'Agenzia in merito ai loro acquisti di carburante sostenibile per l'aviazione e alle caratteristiche di tale carburante. Dovrebbero essere fornite informazioni sulle caratteristiche dei carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati, tra cui la natura e l'origine delle materie prime, il percorso di conversione e le emissioni durante il ciclo di vita.

(24) Gli operatori aerei dovrebbero inoltre essere tenuti a comunicare annualmente, tramite relazioni, il carburante per l'aviazione effettivamente caricato per aeroporto dell'Unione, in modo da dimostrare che non è stato effettuato alcun "tankering". Le relazioni dovrebbero essere verificate da verificatori indipendenti e trasmesse all'Agenzia per il monitoraggio e la valutazione della conformità. I verificatori dovrebbero stabilire, mediante uno strumento approvato dalla Commissione, l'accuratezza dei dati comunicati dagli operatori in merito al fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

(25) I fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero essere tenuti a inserire annualmente nella banca dati dell'Unione di cui all'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001 informazioni in merito alla loro fornitura di carburante per l'aviazione, compresi i carburanti sostenibili per l'aviazione. L'Agenzia dovrebbe riferire annualmente alla Commissione in merito all'adempimento, da parte degli operatori aerei e dei fornitori di carburante per l'aviazione, dei rispettivi obblighi a norma del presente regolamento. L'importanza di tali comunicazioni risiede nel fatto che consentono alla Commissione di individuare con chiarezza il livello di conformità al regolamento.

(26) Non è possibile, senza ulteriori procedure, stabilire con precisione se gli operatori aerei abbiano fisicamente caricato nei serbatoi quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in determinati aeroporti dell'Unione. Gli operatori aerei dovrebbero pertanto essere autorizzati a comunicare i dati relativi al loro uso di carburanti sostenibili per l'aviazione sulla base della documentazione relativa all'acquisto. Gli operatori aerei dovrebbero avere il diritto di ricevere dal fornitore di carburante per l'aviazione le informazioni necessarie per comunicare i dati relativi all'acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione.

(27) È essenziale che gli operatori aerei possano dichiarare l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di sistemi quali il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'UE o CORSIA, a seconda della rotta dei loro voli. È tuttavia fondamentale che il presente regolamento non determini un doppio conteggio delle riduzioni delle emissioni. Gli operatori aerei dovrebbero essere autorizzati a chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione una sola volta. I fornitori di carburante dovrebbero essere tenuti a fornire gratuitamente agli operatori aerei tutte le informazioni relative alle proprietà del carburante sostenibile per l'aviazione venduto a tali operatori aerei e pertinenti ai fini della comunicazione da parte degli operatori aerei a norma del presente regolamento o dei sistemi relativi ai gas ad effetto serra.

(28) Al fine di garantire condizioni di parità nel mercato interno dell'aviazione e il rispetto degli obiettivi dell'Unione in materia di clima, il presente regolamento dovrebbe

introdurre sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive nei confronti dei fornitori di carburante per l'aviazione e degli operatori aerei in caso di non conformità. Il livello delle sanzioni deve essere proporzionato al danno ambientale e al pregiudizio arrecato alla parità di condizioni nel mercato interno derivante dalla non conformità. Nel comminare sanzioni amministrative le autorità dovrebbero tenere conto dell'evoluzione del prezzo del carburante per l'aviazione e del carburante sostenibile per l'aviazione nell'anno di riferimento.

(29) Le sanzioni per i fornitori che non rispettano gli obiettivi fissati nel presente regolamento relativamente alle quote da fornire dovrebbero essere integrate dall'obbligo di fornire al mercato, nell'anno successivo, la parte di quota non fornita.

(30) Il presente regolamento dovrebbe includere disposizioni per la presentazione di relazioni periodiche al Parlamento europeo e al Consiglio sull'evoluzione dei mercati dell'aviazione e dei carburanti, sull'efficacia delle caratteristiche principali del regolamento, quali le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, il livello delle sanzioni amministrative o gli sviluppi politici in materia di utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione a livello internazionale. Tali elementi sono fondamentali per definire una chiara situazione del mercato dei carburanti sostenibili per l'aviazione e ne dovrebbe essere tenuto conto in sede di una eventuale revisione del regolamento.

(31) È opportuno prevedere un periodo transitorio di cinque anni per consentire ai fornitori di carburante per l'aviazione, agli aeroporti e agli operatori aerei dell'Unione di effettuare i necessari investimenti tecnologici e logistici. Durante tale periodo il carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione può essere utilizzato per compensare quote inferiori di carburanti sostenibili per l'aviazione o la ridotta disponibilità di carburante convenzionale per l'aviazione in altri aeroporti.

(32) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire mantenere condizioni di parità sul mercato del trasporto aereo dell'Unione aumentando nel contempo l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri a causa della natura transfrontaliera del trasporto aereo, ma può, a motivo delle caratteristiche del mercato e degli effetti dell'azione in questione, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**OGGETTO**

Il presente regolamento stabilisce norme armonizzate sulla diffusione e sulla fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione.

*Articolo 2*

**Ambito di applicazione**

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

*Articolo 3*

**Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

– "aeroporto dell'Unione": un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 2, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[13], in cui, nel periodo di riferimento, il traffico passeggeri è stato superiore a 1 milione di passeggeri o il traffico merci è stato superiore a 100 000 tonnellate, e che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

– "operatore aereo": un soggetto che ha operato almeno 729 voli di trasporto aereo commerciale in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

– "volo di trasporto aereo commerciale": un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, oppure voli nell'ambito dell'aviazione d'affari;

– "carburante per l'aviazione": il carburante fabbricato per l'uso diretto negli aeromobili;

– "carburanti sostenibili per l'aviazione": carburanti per l'aviazione "drop-in", ovvero carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti avanzati quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34, della direttiva (UE) 2018/2001, oppure biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della medesima direttiva, conformi ai criteri di sostenibilità e di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 della medesima direttiva e certificati a norma dell'articolo 30 di tale direttiva;

– "partita": quantità di carburanti sostenibili per l'aviazione identificabile tramite un numero e rintracciabile;

– "emissioni durante il ciclo di vita": emissioni, in anidride carbonica equivalente, dei carburanti sostenibili per l'aviazione, che tengono conto delle emissioni in anidride carbonica equivalente della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo di energia, anche durante la combustione, calcolate a norma dell'articolo 31 della direttiva (UE) 2018/2001;

– "carburanti sintetici per l'aviazione": carburanti rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001, utilizzati nel settore dell'aviazione;

– "carburanti convenzionali per l'aviazione": carburanti ottenuti da fonti fossili non rinnovabili di carburanti a base di idrocarburi, utilizzati nel settore dell'aviazione;

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

– "fornitore di carburante per l'aviazione": fornitore di combustibile quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 38, della direttiva (UE) 2018/2001, che fornisce carburante per l'aviazione presso un aeroporto dell'Unione;

– "anno di riferimento": un periodo di un anno durante il quale devono essere presentate le relazioni di cui agli articoli 7 e 9, che inizia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre;

– "periodo di riferimento": un periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno che precede l'anno di riferimento;

– "fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione": il quantitativo di carburante per l'aviazione necessario per operare tutti i voli di trasporto aereo commerciale di un operatore aereo, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

– "quantitativo annuo non caricato": la differenza tra il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e il quantitativo effettivamente caricato da un operatore aereo prima dei voli in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

– "quantitativo annuo totale non caricato": la somma dei quantitativi annui non caricati da un operatore aereo in tutti gli aeroporti dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

– "sistema relativo ai gas a effetto serra": un sistema che concede benefici agli operatori aerei che utilizzano carburanti sostenibili per l'aviazione.

*Articolo 4*

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

I fornitori di carburante per l'aviazione garantiscono che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga una quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione, compresa una quota minima di carburante sintetico per l'aviazione nel rispetto dei valori e delle date di applicazione di cui all'allegato I.

Fatta salva l'applicazione dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4, se, per un determinato periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione non fornisce le quote minime di cui all'allegato I, nel periodo di riferimento successivo esso integra almeno la parte di quota non fornita.

*Articolo 5*

**Obbligo di rifornimento per gli operatori aerei**

Il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato da un determinato operatore aereo in un determinato aeroporto dell'Unione deve corrispondere ad almeno il 90% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione.

*Articolo 6*

**Obblighi degli aeroporti dell'Unione di fornire l'infrastruttura**

Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti per l'aviazione contenenti quote di carburanti sostenibili per l'aviazione in

conformità dell'allegato I e forniscono l'infrastruttura necessaria per la consegna, lo stoccaggio e il caricamento di tali carburanti.

Qualora gli operatori aerei segnalino difficoltà all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") nell'accedere ai carburanti per l'aviazione contenenti carburanti sostenibili per l'aviazione in un determinato aeroporto dell'Unione a causa della mancanza di infrastrutture aeroportuali adeguate, l'Agenzia può chiedere all'aeroporto dell'Unione di fornire le informazioni necessarie per dimostrare la conformità al paragrafo 1. L'aeroporto dell'Unione interessato fornisce le informazioni senza indebito ritardo.

L'Agenzia esamina le informazioni ricevute e informa la Commissione se tali informazioni consentono di concludere che l'aeroporto dell'Unione non adempie ai suoi obblighi. Gli aeroporti dell'Unione adottano le misure necessarie per individuare e affrontare la carenza di infrastrutture aeroportuali adeguate entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento o dopo l'anno in cui superano una delle soglie di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

*Articolo 7*

**Obblighi di comunicazione per gli operatori aerei**

Entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia le seguenti informazioni:

a) quantitativo totale di carburante per l'aviazione caricato in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;

b) fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, per aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;

c) quantitativo annuo non caricato, per aeroporto dell'Unione. Se il quantitativo annuo non caricato è negativo oppure inferiore al 10% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, il quantitativo annuo non caricato da comunicare è pari a 0;

d) quantitativo totale di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione al fine di operare i loro voli in partenza da aeroporti dell'Unione, espresso in tonnellate;

e) per ogni acquisto di carburante sostenibile per l'aviazione, il nome del fornitore di carburante per l'aviazione, il quantitativo acquistato espresso in tonnellate, la tecnologia di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita del carburante sostenibile per l'aviazione. Se un acquisto comprende carburanti sostenibili per l'aviazione con caratteristiche diverse, nella relazione sono fornite le suddette informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione.

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

La relazione è verificata da un verificatore indipendente in conformità dei requisiti di cui agli articoli 14 e 15 della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[14] e al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione[15].

[14] Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione.

*Articolo 8*

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

Gli operatori aerei non possono chiedere benefici per l'uso di una stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra. Unitamente alla relazione di cui all'articolo 7, gli operatori aerei trasmettono all'Agenzia:

a) una dichiarazione riguardante i sistemi relativi ai gas a effetto serra ai quali partecipano e nei quali può essere comunicato l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione;

b) una dichiarazione attestante che non hanno comunicato la stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito di più di un sistema.

Ai fini della comunicazione dell'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma dell'articolo 7 del presente regolamento, o nell'ambito di un sistema relativo ai gas a effetto serra, i fornitori di carburante per l'aviazione forniscono gratuitamente agli operatori aerei le informazioni pertinenti.

*Articolo 9*

**Obblighi di comunicazione per i fornitori di carburanti**

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

a) volume di carburante per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione;

b) volume di carburante sostenibile per l'aviazione fornito in ciascun aeroporto dell'Unione, per ciascun tipo di carburante per l'aviazione sostenibile, come specificato alla lettera c);

c) emissioni durante il ciclo di vita, origine delle materie prime e processo di conversione di ciascun tipo di carburante sostenibile per l'aviazione fornito negli aeroporti dell'Unione.

L'Agenzia ha accesso alla banca dati dell'Unione e utilizza le informazioni in essa contenute dopo che sono state verificate a livello di Stato membro a norma dell'articolo 28 della direttiva (UE) 2018/2001.

*Articolo 10*

**Autorità competente**

1) Gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

2) L'Agenzia trasmette i dati ricevuti a norma degli articoli 7 e 9 alle autorità competenti degli Stati membri. L'Agenzia trasmette inoltre alle autorità competenti i

---

[15] Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente la verifica dei dati e l'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 94).

dati aggregati relativi agli operatori aerei e ai fornitori di carburanti per l'aviazione per i quali dette autorità sono competenti a norma dei paragrafi 3, 4 e 5.

3) Le autorità competenti nei confronti di un operatore aereo sono determinate a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione[16].

4) Le autorità competenti per gli aeroporti dell'Unione sono determinate in base alla rispettiva giurisdizione territoriale.

5) Le autorità competenti per quanto riguarda i fornitori di carburante per l'aviazione sono determinate a seconda del loro Stato membro di stabilimento.

*Articolo 11*

**Esecuzione delle norme**

1) Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni adottate a norma del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il 31 dicembre 2023 e provvedono a dare immediata notifica delle successive modifiche.

2) Gli Stati membri provvedono affinché agli operatori aerei che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 5 sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante per l'aviazione per il quantitativo annuo totale non caricato;

3) gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante convenzionale per l'aviazione e quello del carburante sostenibile per l'aviazione per il quantitativo di carburanti per l'aviazione che non rispettano la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I;

4) gli Stati membri provvedono affinché ai fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano gli obblighi di cui all'articolo 4 relativi alla quota minima di carburanti sintetici per l'aviazione sia imposta una sanzione amministrativa. L'importo di tale sanzione è pari ad almeno il doppio della cifra ottenuta moltiplicando la differenza tra il prezzo medio annuo per tonnellata del carburante sintetico per l'aviazione e quello del carburante convenzionale per l'aviazione per il quantitativo di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota minima di cui all'articolo 4 e all'allegato I;

5) nella decisione che impone le sanzioni amministrative di cui ai paragrafi 3 e 4, l'autorità competente spiega la metodologia applicata per determinare il prezzo del carburante per l'aviazione, del carburante sostenibile per l'aviazione e del carburante sintetico per l'aviazione sul mercato dell'Unione, sulla base di criteri verificabili e oggettivi;

---

[16] Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.

6) gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di carburante per l'aviazione che, in un dato periodo di riferimento, non abbiano interamente rispettato l'obbligo di cui all'articolo 4 in relazione alla quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione o di carburanti sintetici, forniscano al mercato, nel periodo di riferimento successivo, il rispettivo carburante in quantità pari a quella che consente di rispettare integralmente l'obbligo, in aggiunta alla quantità prevista dall'obbligo relativo al periodo di riferimento. L'adempimento di tale obbligo non esonera il fornitore di carburante dall'obbligo di pagare le sanzioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo;

7) gli Stati membri dispongono del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire l'adempimento degli obblighi e la riscossione delle sanzioni amministrative. Gli Stati membri trasferiscono l'importo riscosso mediante tali sanzioni amministrative come contributo al dispositivo per gli investimenti per la transizione verde nell'ambito di InvestEU, in aggiunta alla garanzia dell'UE.

*Articolo 12*

**Raccolta e pubblicazione dei dati**

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

a) la quantità in forma aggregata di carburante sostenibile per l'aviazione acquistato dagli operatori aerei a livello dell'Unione, per l'utilizzo sui voli in partenza da un aeroporto dell'Unione, e per aeroporto dell'Unione;

b) la quantità di carburante sostenibile per l'aviazione e di carburante sintetico per l'aviazione, in forma aggregata e per aeroporto dell'Unione, fornita a livello dell'Unione;

c) la situazione del mercato, comprese le informazioni sui prezzi, e le tendenze nella produzione e nell'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nell'Unione;

d) lo stato di conformità degli aeroporti per quanto riguarda gli obblighi di cui all'articolo 6;

e) lo stato di conformità di ciascun operatore aereo e fornitore di carburante per l'aviazione soggetto a un obbligo ai sensi del presente regolamento nel periodo di riferimento;

f) l'origine e le caratteristiche di tutti i carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati dagli operatori aerei per l'utilizzo su voli in partenza da aeroporti dell'Unione.

*Articolo 13*

**Periodo transitorio**

In deroga all'articolo 4, dal 1º gennaio 2025 al 31 dicembre 2029, per ciascun periodo di riferimento, un fornitore di carburante per l'aviazione può fornire la quota minima di carburante sostenibile per l'aviazione definita nell'allegato I come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito negli aeroporti dell'Unione per tale periodo di riferimento.

*Articolo 14*

**Relazioni e riesame**

Entro il 1º gennaio 2028 e, successivamente, ogni cinque anni, i servizi della Commissione presentano al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'evoluzione del mercato dei carburanti per l'aviazione e il suo impatto sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione, anche per quanto riguarda l'eventuale estensione del campo di applicazione del presente regolamento ad altre fonti energetiche e ad altri tipi di combustibili sintetici definiti nella direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, l'eventuale revisione delle quote minime di cui all'articolo 4 e all'allegato I e il livello delle sanzioni amministrative. La relazione contiene informazioni, se disponibili, sullo sviluppo di un potenziale quadro politico per la diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO. La relazione fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici nell'ambito della ricerca e dell'innovazione nel settore dell'aviazione che sono pertinenti per i carburanti sostenibili per l'aviazione, anche per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di sostanze diverse dalla $CO_2$. Nella relazione si può valutare l'opportunità di modificare il presente regolamento e, se del caso, le opzioni di modifica, in linea con un potenziale quadro politico sulla diffusione dei carburanti sostenibili per l'aviazione a livello dell'ICAO.

*Articolo 15*

**Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2023.

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

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

Fatto a Bruxelles, il

| | |
|---|---|
| *Per il Parlamento europeo* | *Per il Consiglio* |
| *Il presidente* | *Il presidente* |