C/2024/5997

9.10.2024

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Orientamenti interpretativi sull'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 5 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

INDICE

Pagina

1. Introduzione 3

2. Ambito di applicazione dell'articolo 5 del regolamento: un obbligo di rifornimento per gli operatori aerei 4

2.1. Chi è soggetto all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento e quali sono i voli rientranti nel suo ambito di applicazione? 4

2.2. Cosa comporta l'obbligo giuridico di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento? 5

2.3. Quando e dove l'operatore aereo deve effettuare il rifornimento di carburante? 6

2.4. Gli operatori aerei di paesi terzi sono tenuti a rifornirsi a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento? 6

2.5. Qual è il ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione? 7

3. Esenzioni dall'obbligo di rifornimento 7

4. Articolo 5, paragrafo 2, del regolamento: scendere al di sotto dell'obbligo di caricamento di carburante del 90 % presso l'aeroporto dell'Unione di partenza per motivi di sicurezza 7

4.1. Scendere al di sotto dell'obbligo di caricamento di carburante. Implicazioni per le relazioni annuali a norma dell'articolo 8 del regolamento[0] 8

4.2. Esempi di eventi che richiedono il caricamento di carburante per l'aviazione ai fini della conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante e di documenti giustificativi (giustificazioni) 9

4.3. Per quanto tempo l'operatore aereo dovrebbe conservare i documenti giustificativi? 11

4.4. Considerazioni relative alla scelta dell'aeroporto alternato e del combustibile discrezionale 11

5. Articolo 5, paragrafo 3, del regolamento: esenzioni temporanee dall'obbligo di rifornimento 12

5.1. Prima condizione: requisito in materia di distanza 12

5.2. Seconda condizione: i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettere a) e b) 13

5.2.1. Articolo 5, paragrafo 3, lettera a), del regolamento – difficoltà operative gravi e ricorrenti e tempi di turnaround irragionevoli 13

5.2.2. Articolo 5, paragrafo 3, lettera b) – difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante derivanti da caratteristiche geografiche 15

6. L'autorità competente ai fini dell'articolo 5 del regolamento 18

6.1. Il ruolo delle autorità ai fini dell'articolo 5, paragrafi 2 e 3, del regolamento 18

6.2. Qual è l'autorità competente per l'applicazione dell'obbligo di rifornimento e per l'imposizione di sanzioni pecuniarie? 18

7. Cooperazione tra autorità 20

8. Processo di richiesta di un'esenzione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b), del regolamento e ruolo della Commissione 21

8.1. Durata e rinnovo dell'esenzione 21

8.2. Quando si dovrebbe presentare la richiesta all'autorità competente? 21

8.3. L'autorità competente può chiedere informazioni supplementari 21

8.4. La decisione dell'autorità competente (articolo 5, paragrafo 6, del regolamento) 21

8.5. Quando inizia ad applicarsi la decisione nazionale? 22

8.6. Ruolo della Commissione 22
8.6.1. Pubblicazione dell'elenco delle esenzioni 22
8.6.2. Reclami relativi alle esenzioni concesse 22

1. **INTRODUZIONE**

Il regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (il «regolamento») ([1]) mira a garantire che il trasporto aereo dell'Unione europea (UE) consegua gli obiettivi climatici dell'Unione per il 2030 e il 2050 e svolga un ruolo fondamentale nell'attuazione della normativa europea sul clima ([2]), preservando nel contempo condizioni di parità nel mercato interno. Tale regolamento stabilisce norme armonizzate sulla fornitura e sulla diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'Unione. I fornitori di carburante per l'aviazione devono rifornire il mercato dell'aviazione con quote minime crescenti di carburanti sostenibili per l'aviazione e carburanti sintetici per l'aviazione. Gli enti di gestione degli aeroporti sono tenuti ad agevolare l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Gli operatori aerei in partenza da aeroporti dell'Unione devono rifornirsi del carburante per l'aviazione necessario per l'intero volo, evitando le emissioni eccessive connesse al sovrappeso e riducendo al minimo i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio causati da pratiche di «tankering» ([3]).

Il regolamento stabilisce obblighi di comunicazione e di raccolta dei dati per gli operatori aerei e i fornitori di carburante, che impongono comunicazioni da effettuare alle autorità competenti e all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA»). Stabilisce inoltre le norme relative alla designazione delle autorità competenti negli Stati membri che attueranno e applicheranno il regolamento e l'obbligo di prevedere sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di non conformità.

Come illustrato ai considerando 5 e 28 del regolamento, 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 (tanto di CO_2 quanto di sostanze diverse dalla CO_2) di un determinato volo. Di conseguenza l'articolo 5 del regolamento stabilisce un obbligo di rifornimento per gli operatori aerei prima della partenza presso un determinato aeroporto dell'Unione.

Le pratiche di «tankering» potrebbero mettere a repentaglio le condizioni di parità. A tale proposito, l'articolo 5 del regolamento si applica tanto agli operatori aerei dell'UE quanto a quelli di paesi terzi in tutta l'UE. L'articolo 5 del regolamento mira in ultima analisi a evitare la frammentazione del mercato del trasporto aereo dell'UE, a impedire distorsioni e pratiche sleali tese ad evitare costi per quanto riguarda il rifornimento degli operatori aerei e a promuovere la transizione dai combustibili fossili. L'obbligo di rifornimento di cui all'articolo 5 costituisce pertanto una componente fondamentale del regolamento.

In via eccezionale e ove debitamente giustificato, un operatore aereo può scendere al di sotto della soglia di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento se necessario per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante. Inoltre, e ove debitamente giustificato, può altresì chiedere all'autorità competente (o alle autorità competenti) un'esenzione temporanea dall'obbligo di rifornimento. L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento stabilisce le condizioni che devono essere soddisfatte ai fini della richiesta di tale esenzione.

L'articolo 5, paragrafo 11, del regolamento incarica la Commissione di adottare orientamenti sull'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 5 del regolamento. Tali orientamenti devono includere gli elementi che un operatore aereo deve fornire per giustificare tali esenzioni.

I presenti orientamenti interpretativi forniscono l'interpretazione della Commissione sull'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, del regolamento. Sono intesi a fornire assistenza alle autorità degli Stati membri nel decidere se le richieste di esenzione debbano essere accolte. Dovrebbero inoltre contribuire a garantire un'applicazione e un rispetto più coerenti del regolamento. Al fine di garantire un'applicazione coerente delle esenzioni di cui all'articolo 5 del regolamento in tutta l'UE, le questioni relative all'interpretazione e all'applicazione del quadro giuridico pertinente possono essere discusse in seno al gruppo di esperti della Commissione sull'aviazione sostenibile (E03118/2) ([4]), con il sostegno dell'AESA. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a fornire un'interpretazione autentica del diritto dell'Unione.

([1]) GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

([3]) Il «tankering» è una pratica tramite la quale un aeromobile trasporta più carburante di quanto necessario per il suo volo al fine di ridurre o evitare il rifornimento presso l'aeroporto di destinazione.

([4]) Sottogruppo sull'aviazione sostenibile (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=it&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 5 DEL REGOLAMENTO: UN OBBLIGO DI RIFORNIMENTO PER GLI OPERATORI AEREI

L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento impone agli operatori aerei di rifornirsi di *almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione* presso ciascun aeroporto dell'Unione di partenza dal quale effettuano voli di trasporto aereo commerciale.

L'obiettivo di tale disposizione è garantire che il quantitativo di carburante per l'aviazione caricato prima della partenza da un determinato aeroporto dell'Unione sia commisurato al quantitativo di carburante per l'aviazione necessario per operare i voli in partenza da tale aeroporto dell'Unione nel corso dell'anno.

Ai fini del conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 5 per quanto concerne l'obbligo di rifornimento presso l'aeroporto dell'Unione di partenza, le parti pertinenti del settore dell'aviazione, ossia gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, gli operatori aerei, i produttori di carburante, i fornitori di carburante per l'aviazione e i gestori del carburante, dovrebbero collaborare al fine di garantire una transizione agevole, riducendo al minimo le difficoltà operative.

2.1. Chi è soggetto all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento e quali sono i voli rientranti nel suo ambito di applicazione?

Tutti gli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sono tenuti per legge a rispettare l'obbligo di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento quando partono da un aeroporto dell'Unione. L'articolo 3, punto 3), del regolamento definisce l'operatore aereo come «un soggetto ([5]) che ha operato almeno 500 voli di trasporto aereo commerciale di passeggeri o 52 voli di trasporto aereo commerciale "all-cargo" in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento precedente oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile».

Un operatore aereo è identificato tramite l'indicativo di chiamata utilizzato ai fini del controllo del traffico aereo, come stabilito nel piano di volo operativo (identificazione dell'aeromobile). L'indicativo di chiamata deve essere il seguente:

a) se il piano di volo operativo contiene il designatore ICAO (*International Civil Aviation Organization* - Organizzazione per l'aviazione civile internazionale) per l'operatore di aeromobile, l'operatore aereo unico deve essere l'operatore di aeromobile cui è stato assegnato il designatore ICAO ([6]);

b) se il piano di volo operativo contiene la marca di nazionalità o di esercizio in comune e la marca di immatricolazione dell'aeromobile esplicitamente elencati in un certificato di operatore aereo (COA), o equivalente, oppure in un documento rilasciato da uno Stato che identifica l'operatore dell'aeromobile, l'operatore aereo unico deve essere la persona fisica o giuridica titolare del COA (o il documento equivalente) o che è indicata in tale documento;

c) se l'operatore aereo non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile è considerato essere l'operatore aereo.

L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento si applica agli aeromobili impiegati nell'aviazione civile che effettuano voli di trasporto aereo commerciale, in linea con l'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma. L'articolo 3, punto 4), definisce il «volo di trasporto aereo commerciale» come «un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, compresi i voli nell'ambito dell'aviazione d'affari operati a fini commerciali».

In caso di accordi di noleggio con equipaggio («wet lease»), un aeromobile è operato dal locatore (proprietario dell'aeromobile), che rimane essenzialmente responsabile dello stato e della manutenzione dell'aeromobile, a vantaggio del locatario (il soggetto che noleggia un aeromobile), il quale mantiene il controllo effettivo del volo. Si presume pertanto che il locatario sia l'operatore aereo di tale volo e che il piano di volo contenga il designatore ICAO del locatario.

In caso di noleggio senza equipaggio («dry lease») un aeromobile è operato dal locatario nel contesto del suo COA e il controllo dell'aeromobile passa di fatto al locatario stesso. Si presume pertanto che il locatario sia l'operatore aereo e il designatore ICAO del locatario dovrebbe figurare nel piano di volo.

([5]) Il concetto di "operare un volo" dovrebbe essere inteso in senso economico. Ciò significa che la "persona" menzionata nella definizione di "operatore aereo" non è ad esempio il pilota che fa volare l'aeromobile per conto di una persona giuridica.

([6]) I designatori ICAO sono contenuti nel documento 8585 - *Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services*.

Il regolamento non si applica ad aeromobili militari né a quelli che effettuano voli finalizzati esclusivamente a operazioni umanitarie, operazioni di ritorno e rimpatrio ([7]), volontario o forzato, comprese riammissioni, ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché a operazioni doganali, di polizia e antincendio. Sono esclusi anche i voli di Stato che trasportano capi di Stato, capi di governo e ministri di paesi terzi. Sono altresì esclusi i voli di addestramento (quando si tratta di un volo puramente non commerciale) e circolari (in partenza e in arrivo presso il medesimo aeroporto senza scalo intermedio). Il motivo che giustifica l'esclusione di tali voli è dato dal fatto che sono operati in circostanze eccezionali, che non possono sempre essere pianificate allo stesso modo dei normali voli di trasporto aereo commerciale e, pertanto, potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dalla disposizione in questione (cfr. considerando 17 del regolamento). Nella pratica, i voli esclusi possono essere identificati attraverso il codice di esenzione CRCO (*Central Route Charges Office*, Ufficio centrale dei canoni di rotta) di Eurocontrol e/o il campo del numero del volo nel piano di volo operativo.

I voli di manutenzione, di riposizionamento o di trasferimento rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento, purché siano considerati attività connesse alle attività commerciali dell'operatore aereo. Ad esempio sono esclusi i voli di posizionamento e di trasferimento connessi ad attività di ricerca e salvataggio. I voli effettuati nel contesto di un obbligo di servizio pubblico («voli OSP») rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento.

Al fine di garantire condizioni di parità, il regolamento copre la maggior parte possibile del traffico aereo commerciale in tutto il mercato dell'aviazione dell'UE. Tutti gli operatori aerei che hanno operato almeno 500 voli di trasporto aereo commerciale di passeggeri o 52 voli di trasporto aereo commerciale «all-cargo» sono pertanto soggetti all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento. Il regolamento consente tuttavia agli operatori aerei di conseguire un livello di ambizione più elevato permettendo loro di adempiere su base volontaria agli obblighi di cui all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento, e di essere soggetti agli obblighi di cui a tale disposizione, che stabilisce la base giuridica e la procedura a tal fine .

La Commissione, assistita da Eurocontrol e in cooperazione con gli Stati membri, prepara e pubblica sul proprio sito web un elenco aggiornato annualmente degli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, con la rispettiva attribuzione allo Stato membro responsabile ([8]).

2.2. **Cosa comporta l'obbligo giuridico di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento?**

La soglia del 90 % di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento si applica al «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione». L'articolo 3, punto 24), del regolamento definisce tale concetto come il quantitativo di carburante per l'aviazione, indicato come combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (*trip fuel*) e come combustibile per il rullaggio (*taxi fuel*) nell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 ([9]). L'operatore aereo deve rifornirsi in un determinato aeroporto dell'Unione di almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante (ossia del combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e del combustibile per il rullaggio al decollo) al fine di operare tutti i voli in partenza rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento nel corso di un periodo di riferimento (ossia il periodo compreso tra il 1º gennaio e il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento) presso tale aeroporto dell'Unione.

Gli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 8 e all'allegato II del regolamento riguardano la somma annua dei quantitativi di carburante previsto per tutti i voli in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione e la somma annua del carburante caricato per tali voli. A seconda dei processi applicati dall'operatore aereo, il carburante caricato può essere dimostrato utilizzando fonti diverse (ad esempio: i) fatture del fornitore di carburante; ii) differenza tra il quantitativo di carburante al momento dell'arrivo in un aeroporto dell'Unione (block-on) e il quantitativo di carburante al momento della partenza da tale aeroporto dell'Unione (block-off); e iii) informazioni desunte da fonti quali il giornale di rotta dell'aeromobile, il quaderno tecnico e il piano di volo operativo).

L'obbligo di rifornimento presso l'aeroporto dell'Unione di partenza fa riferimento al «carburante per l'aviazione». L'articolo 3, punto 6), del regolamento definisce il carburante per l'aviazione come il carburante «drop-in» fabbricato per l'uso diretto negli aeromobili. In altre parole, l'obbligo di rifornimento riguarda tutti i carburanti per l'aviazione disponibili, compresi i carburanti convenzionali per l'aviazione.

([7]) Ai sensi della legislazione dell'UE in materia di politica dell'immigrazione e dell'asilo.

([8]) Cfr. elenco degli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento disponibile sul sito web della DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_it).

([9]) Per maggiori dettagli, cfr. norma CAT.OP.MPA.181 Regime in materia di combustibile/energia – linee guida per la pianificazione e per la ripianificazione in volo del combustibile/dell'energia – velivoli.

Un operatore aereo che non giustifichi debitamente la non conformità rispetto all'obbligo di rifornirsi di almeno il 90 % del «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione» di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, del regolamento è soggetto a una sanzione pecuniaria. Tale sanzione pecuniaria deve essere imposta dalle autorità degli Stati membri in linea con l'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento. Un tale operatore aereo può, ciò nonostante, essere esentato dalla sanzione pecuniaria se può dimostrare che la sua inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 5 è stata dovuta a circostanze eccezionali e imprevedibili, al di fuori del suo controllo, i cui effetti non si sarebbero potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

2.3. **Quando e dove l'operatore aereo deve effettuare il rifornimento di carburante?**

Un operatore aereo rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento dovrà caricare carburante in partenza da un aeroporto dell'Unione (ossia presso l'aeroporto dell'Unione di partenza).

L'articolo 3, punto 1), del regolamento definisce il termine «aeroporto dell'Unione» come un aeroporto quale definito all'articolo 2 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali. In tale atto un aeroporto è definito come «qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali» ([10]).

Gli aeroporti dell'Unione rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento sono quelli aventi un traffico passeggeri superiore a 800 000 passeggeri o un traffico merci superiore a 100 000 tonnellate nel periodo di riferimento precedente. Tale soglia è stata stabilita al fine di evitare di imporre un onere eccessivo alle operazioni di trasporto aereo presso gli aeroporti di piccole dimensioni.

Gli aeroporti situati in una regione ultraperiferica di cui all'articolo 349 TFUE, ossia Guadalupa, Guyana francese, Martinica, Mayotte, Riunione, Saint-Martin, Azzorre, Madera e isole Canarie, non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 5 del regolamento.

Gli Stati membri possono essere più ambiziosi e decidere che ad un aeroporto situato sul loro territorio, e che non soddisfa la soglia richiesta, e/o si trova in una regione ultraperiferica, sia comunque applicato il regolamento. Presentando una richiesta alle rispettive autorità competenti un ente di gestione di un aeroporto può inoltre scegliere di far aderire volontariamente al regolamento un aeroporto soggetto alla sua gestione, il quale sarà considerato quindi un aeroporto dell'Unione al quale si applica il regolamento. Nella sua richiesta, tale ente di gestione di un aeroporto deve dimostrare che l'aeroporto candidato soddisfa i requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento. La base giuridica e la procedura a tal fine sono riportate all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento.

La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, fornisce un elenco degli aeroporti dell'Unione che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento. L'elenco è aggiornato con cadenza annuale ([11]).

2.4. **Gli operatori aerei di paesi terzi sono tenuti a rifornirsi a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento?**

Come spiegato nella sezione 2.3, l'obbligo di rifornimento pari ad almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione si applica all'aeroporto dell'Unione di partenza. Un operatore aereo di un paese terzo è pertanto soggetto all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento quando parte da un aeroporto dell'Unione, se nel periodo di riferimento precedente ha operato 500 voli di trasporto aereo commerciale di passeggeri o 52 voli commerciali «all-cargo» provenienti da aeroporti dell'Unione. Nella pratica ciò significa che un operatore aereo di un paese terzo deve effettuare il rifornimento del 90 % del suo fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione per le partenze da aeroporti dell'Unione presso gli aeroporti dell'Unione da cui parte.

Un operatore aereo di un paese terzo che non rispetti gli obblighi di cui all'articolo 5 è soggetto a una sanzione pecuniaria imposta da un'autorità competente di uno Stato membro (cfr. articolo 12, paragrafo 2, del regolamento), fatto salvo il caso in cui tale non conformità sia debitamente giustificata ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 o 3, del regolamento o sia causata da circostanze eccezionali e imprevedibili ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, terza frase, del regolamento.

([10]) Articolo 2, punto 1), della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (direttiva sui diritti aeroportuali) (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

([11]) Cfr. elenco degli aeroporti dell'Unione che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento disponibile sul sito web della DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_it).

2.5. **Qual è il ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione?**

Gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento svolgono un ruolo fondamentale nell'agevolare il rispetto dell'obbligo di rifornimento da parte degli operatori aerei. A tale proposito, l'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione dovrebbe pianificare le risorse umane e infrastrutturali (ad esempio personale sufficiente e qualificato, capacità dei serbatoi e approvvigionamento di carburante, autocarri per il rifornimento di carburante, sistemi di idranti, ecc.) necessarie per agevolare il rispetto da parte degli operatori aerei dell'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento.

È tuttavia opportuno osservare che taluni aeroporti (ad esempio quelli situati nelle isole) potrebbero non disporre delle infrastrutture necessarie e/o dell'approvvigionamento di carburante per l'aviazione in ragione delle loro condizioni geografiche e potrebbero pertanto non essere in grado di facilitare il caricamento ricorrente di carburante per l'aviazione presso l'aeroporto nella stessa misura di altri aeroporti che dispongono di risorse maggiori. Gli operatori aerei possono pertanto chiedere esenzioni temporanee dai loro obblighi di rifornimento per determinate rotte che si collegano ad aeroporti situati in isole senza collegamenti ferroviari o stradali con un aeroporto dell'Unione, nelle circostanze specifiche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento.

3. **ESENZIONI DALL'OBBLIGO DI RIFORNIMENTO**

L'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento consente all'operatore aereo di scendere al di sotto della soglia richiesta dall'obbligo di rifornimento ove debitamente giustificato per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante, come previsto dal regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([12]). A questo proposito, la decisione dei comandanti in merito al caricamento finale di carburante prima della partenza da un aeroporto dell'Unione deve essere rispettata senza interferenze da parte dell'operatore aereo ([13]) (cfr. dettagli di cui alla sezione 4). Le esenzioni giustificate a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento sono comunicate ex post nella relazione annuale che l'operatore aereo deve presentare a norma dell'articolo 8 del regolamento.

Altre esenzioni dagli obblighi di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento sono limitate a due situazioni definite all'articolo 5, paragrafo 3, lettere a) e b), del regolamento e sono soggette a una richiesta preventiva motivata e dettagliata presentata all'autorità competente. Tali esenzioni sono richieste ex ante (cfr. dettagli di cui alle sezioni 5 e 8). La prima possibilità di esenzione rispetto all'articolo 5, paragrafo 1, è limitata a rotte specifiche in partenza da aeroporti dell'Unione e a situazioni specifiche, ossia difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono agli operatori aerei di effettuare voli turnaround entro un periodo di tempo ragionevole. La seconda possibilità riguarda difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante derivanti dalle caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto dell'Unione, che comportano prezzi significativamente più elevati dei carburanti per l'aviazione e che pongono l'operatore aereo interessato in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe.

4. **ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO: SCENDERE AL DI SOTTO DELL'OBBLIGO DI CARICAMENTO DI CARBURANTE DEL 90 % PRESSO L'AEROPORTO DELL'UNIONE DI PARTENZA PER MOTIVI DI SICUREZZA**

L'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento stabilisce che un operatore aereo può scendere al di sotto della soglia del 90 % del «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione» (ossia del combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e di quello per il rullaggio al decollo) in un aeroporto dell'Unione di partenza, ove ciò sia necessario per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante. Tale disposizione tiene conto della necessità di garantire il rispetto, ad esempio, del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([14]) e, più specificamente, delle norme di sicurezza di cui all'allegato IV di tale regolamento: norme CAT.OP.MPA.180, 181, 182 e 260 e, se del caso, norma CAT.OP.MPA.185 per la gestione e la pianificazione del combustibile in volo. I metodi accettabili di rispondenza (*Acceptable Means of Compliance*, AMC) e il materiale esplicativo (*Guidance Material*, GM) dell'AESA per l'allegato IV «Operazioni di trasporto aereo commerciale», parte CAT del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione sulle operazioni di volo forniscono dettagli in merito a tali disposizioni ([15]).

([12]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, lettera c), punto 8): «*il combustibile [...] discrezionale, se il comandante lo richiede*», allegato IV, capo B del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione.

([14]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/it/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Ulteriori dettagli in merito alle possibili giustificazioni per scendere al di sotto della soglia di rifornimento per motivi di sicurezza (nonché sui necessari elementi di prova) sono riportati nelle sezioni da 4.1 a 4.4.

4.1. **Scendere al di sotto dell'obbligo di caricamento di carburante. Implicazioni per le relazioni annuali a norma dell'articolo 8 del regolamento** ([16])

I casi in cui un operatore aereo scende al di sotto dell'obbligo di caricamento del 90 % del «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione» (combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e combustibile per il rullaggio al decollo) in un aeroporto dell'Unione di partenza devono essere debitamente giustificati all'autorità competente o alle autorità responsabili dell'aeroporto dell'Unione interessato, qualora l'operatore aereo non soddisfi la soglia del 90 %, così come all'AESA.

In particolare l'operatore aereo deve giustificare il motivo per cui i quantitativi di carburante per l'aviazione scendono al di sotto della soglia del 90 % e non i quantitativi di carburante per l'aviazione inclusi nella riserva del 10 %, come previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento. In altre parole, l'operatore aereo deve comunicare i quantitativi aggregati associati di combustibile caricati (caricati in voli precedenti) per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante che impediscono all'operatore aereo di rispettare l'obbligo di caricamento del 90 % in un determinato aeroporto dell'Unione. L'operatore aereo deve indicare quali rotte sono interessate nella sua comunicazione di cui all'articolo 8 del regolamento.

Tali informazioni (compresa la giustificazione) devono essere incluse nella relazione che l'operatore aereo deve presentare alle autorità competenti e all'AESA a norma dell'articolo 8 del regolamento (ossia la relazione annuale), che deve essere precedentemente verificata da un verificatore indipendente, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento ([17]).

L'operatore aereo deve includere, nell'ambito delle motivazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento, quanto segue:

— una giustificazione del motivo per cui è sceso al di sotto della soglia annuale di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante;

— un'indicazione delle rotte interessate (ossia la sequenza dei voli in arrivo e in partenza all'aeroporto dell'Unione) e dei quantitativi di carburante associati al carburante caricato per motivi di sicurezza.

L'autorità competente può accettare la giustificazione qualora siano soddisfatte le prescrizioni applicabili e qualora ciò sia debitamente giustificato. L'autorità competente può consultare l'AESA nel valutare se una giustificazione soddisfa le norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante.

Esempio 1: l'operatore aereo **Y** vola dall'aeroporto **A** all'aeroporto dell'Unione **B**. L'operatore aereo **Y** è assegnato alla sua direzione generale dell'aviazione civile designata (**A-DGAC**). Alla fine dell'anno di riferimento, **Y** deve presentare all'AESA e all'**A-DGAC** i volumi annui di carburante caricati, il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e i volumi annui di carburante non caricati ([18]). **Y** dovrà inoltre notificare, alla fine dell'anno di riferimento, i quantitativi non caricati all'autorità o alle autorità dell'aeroporto o degli aeroporti dell'Unione qualora non soddisfi la soglia per l'obbligo di rifornimento per motivi di sicurezza.

In questo esempio, l'operatore aereo **Y** scende al di sotto della soglia di «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione» nell'aeroporto dell'Unione **B**, in quanto alcuni voli della rotta **A-B** sono stati influenzati da condizioni meteorologiche previste che richiedevano il caricamento di un quantitativo maggiore di carburante per motivi di sicurezza presso l'aeroporto **A** (l'eccesso di carburante è sempre caricato nell'aeroporto precedente). Contrariamente alle previsioni, tuttavia, le condizioni meteorologiche sono poi in genere migliorate durante i voli e l'aeromobile ha più volte finito per atterrare presso l'aeroporto **B** dell'Unione con più carburante rispetto a quanto previsto e pertanto non è stato in grado di caricare carburante nell'aeroporto dell'Unione **B** per il volo successivo, poiché disponeva di carburante sufficiente nel serbatoio. Sebbene **Y** non abbia soddisfatto l'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento per l'aeroporto dell'Unione **B**, ciò è stato giustificato da motivi di sicurezza relativi al carburante.

([16]) Ulteriori dettagli sulle modalità di comunicazione sono disponibili nel manuale per gli operatori aerei e i verificatori (articolo 8 e allegato II del regolamento).

([17]) L'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento afferma che «[l]a relazione è verificata da un verificatore indipendente in conformità dei requisiti di cui agli articoli 14 e 15 della direttiva 2003/87/CE e degli atti di esecuzione adottati sulla loro base». In altre parole, il processo di verifica e i verificatori accreditati ai fini del regolamento sono disciplinati dalle norme dell'EU ETS e in particolare da quelle stabilite per il settore dell'aviazione.

([18]) Cfr. articolo 3 per le definizioni, articolo 8 in merito agli obblighi di comunicazione per gli operatori aerei e allegato II per il modello di comunicazione del regolamento.

Esempio 2: l'operatore aereo **Y** opera dall'aeroporto **C** all'aeroporto **D** e ritorna quindi a **C** (rotta **C-D-C**), tutti aeroporti dell'Unione. Sulla base dell'esempio 1, l'operatore aereo **Y** è assegnato all'autorità competente dell'**A-DGAC**. Alla fine dell'anno di riferimento **Y** deve presentare all'AESA e alle autorità competenti i volumi annui di carburante caricati, il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e i volumi annui di carburante non caricati ([19]). **Y** dovrà inoltre notificare, alla fine dell'anno di riferimento, i quantitativi non caricati all'autorità o alle autorità dell'aeroporto o degli aeroporti dell'Unione qualora non soddisfi la soglia per l'obbligo di rifornimento per motivi di sicurezza relativi al carburante.

In questo esempio, l'operatore aereo **Y** scende al di sotto della soglia del «*fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione*» nell'aeroporto **D** in quanto, conformemente alla norma CAT.OP.MPA.181, lettera c, punto 4), sottopunto i), dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012, i voli della rotta **C-D** richiedono un aeroporto alternato di destinazione **E**, che è lontano dall'aeroporto **D**. Sulla via di ritorno a **C** (rotta **D-C**), l'aeroporto alternato di destinazione **F** è molto vicino all'aeroporto **C**. L'aeromobile atterrerà quindi sempre con più carburante di quanto necessario in **D** per tornare a **C** e tale circostanza gli impedirà di caricare carburante all'aeroporto **D** per il suo volo successivo di ritorno a **C**, dato che **Y** aveva carburante sufficiente nel serbatoio. L'operatore aereo **Y** non ha pertanto soddisfatto l'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento per l'aeroporto **D**, per motivi di sicurezza relativi al carburante.

Per gli aeroporti isolati, lo stesso può verificarsi quando la norma CAT.OP.MPA.181, lettera c), punto 4), sottopunto ii), e gli AMC7, ([20]) CAT.OP.MPA.182, richiedono circa due ore di combustibile addizionale per operare in tali aeroporti isolati. Ciò può ridurre in modo significativo la necessità di effettuare un rifornimento per il volo di ritorno.

In sintesi, al fine di rispettare gli obblighi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (ossia l'obbligo di *giustificare debitamente*), l'operatore aereo deve fornire alle autorità competenti e all'AESA i motivi di sicurezza per il caricamento di carburante nei voli in arrivo nell'aeroporto dell'Unione che fanno scendere l'operatore aereo al di sotto dell'obbligo annuale di caricamento di carburante. I quantitativi di carburante da giustificare sono limitati alla differenza tra il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e il carburante per l'aviazione effettivamente caricato ogni anno per aeroporto dell'Unione in cui l'operatore aereo non rispetta l'obbligo di rifornimento.

L'operatore aereo dovrebbe indicare chiaramente il rapporto tra il volume di carburante caricato e i motivi di sicurezza. La giustificazione (il documento o i documenti giustificativi) dovrebbe corrispondere ai quantitativi caricati e ai motivi forniti. L'incapacità di dimostrare la corrispondenza tra i volumi caricati e le giustificazioni può comportare una violazione dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento.

4.2. Esempi di eventi che richiedono il caricamento di carburante per l'aviazione ai fini della conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante e di documenti giustificativi (giustificazioni)

L'elenco seguente di esempi che richiedono il caricamento di carburante per l'aviazione per motivi di sicurezza non è esaustivo, ma include gli eventi più comuni ([21]) che giustificano la necessità di caricare più carburante nell'aeroporto di partenza per motivi di sicurezza relativi al carburante e che di conseguenza rischiano di non fare rispettare la soglia di rifornimento nell'aeroporto dell'Unione di destinazione. Gli esempi sono accompagnati dai documenti che l'operatore aereo dovrebbe fornire alle autorità competenti per giustificare il fatto che è sceso sotto la soglia di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento.

In ogni caso le autorità competenti, in cooperazione con l'AESA, devono garantire che sia conseguito il giusto equilibrio tra la sicurezza e gli obblighi di rifornimento e comunicazione del regolamento. Garantire la sicurezza è fondamentale, per cui le autorità devono esercitare una buona capacità di giudizio in ogni momento in merito al livello di prova necessario per corroborare le preoccupazioni in materia di sicurezza. La necessità di combustibile addizionale si basa spesso sulle competenze del personale del centro di controllo dell'operatore o sull'esperienza dei piloti.

([19]) Cfr. articolo 3 per le definizioni, articolo 8 in merito agli obblighi di comunicazione per gli operatori aerei e allegato II per il modello di comunicazione del regolamento.

([20]) «Metodi accettabili di rispondenza 7».

([21]) Come indicato dall'AESA e dagli operatori aerei nelle loro risposte al questionario della Commissione per la preparazione del presente documento.

— I casi di carenza di carburante per l'aviazione (compresi i quantitativi minimi di acquisto imposti dal fornitore di combustibile negli aeroporti dell'Unione con condizioni geografiche quali le isole) o di contaminazione del carburante per l'aviazione nell'aeroporto di destinazione, giustificati dal rispettivo avviso agli aeronaviganti (*notice to airmen*) o avviso alle missioni aeree (*notice to air missions*) (entrambi abbreviati con NOTAM) e/o da una comunicazione del fornitore di carburante (se disponibile), o da qualsiasi altra relazione nell'ambito del sistema di gestione di cui alla norma ORO.GEN.200 «Sistema di gestione» ([22]) di cui all'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione (relazioni di piloti, relazioni di altri operatori, relazioni delle autorità o informazioni fornite dalle associazioni di compagnie aeree);

— condizioni meteorologiche avverse (o previsioni di condizioni meteorologiche avverse), spesso (e in particolare durante le operazioni invernali) giustificano la necessità di disporre di combustibile addizionale (cfr. norma CAT.OP.MPA.181, lettera b), norma CAT.OP.MPA.245, lettera a), punto 1) e anche norma CAT.OP.MPA.245, lettere b) e c), oltre alla norma CAT.OP.MPA.255, lettera b) e alla norma CAT.OP.MPA.265, lettera a), dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione) ([23]). Ciò si applica anche ad altre condizioni metereologiche (ad esempio condizioni atmosferiche di grande calore) che possono richiedere la disponibilità di combustibile extra per l'utilizzo dell'APU ([24]) come conseguenza di condizioni meteorologiche di estremo freddo o caldo, visibilità limitata, ecc. La giustificazione deve fondarsi su osservazioni metereologiche effettive (ad esempio METAR ([25]) e ATIS ([26])), su previsioni metereologiche (ad esempio TAF ([27]), nonché su probabilità remote di condizioni metereologiche avverse quali PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), carte del tempo lungo la rotta, qualsiasi altra comunicazione sufficientemente dettagliata o una qualsiasi combinazione di tali elementi. Possono essere presentati anche sistemi di informazione meteorologica potenziati, quali EWINS ([30]) o strumenti analoghi. Tali strumenti possono indicare l'affidabilità delle previsioni meteorologiche, inducendo gli operatori ad aumentare il quantitativo di carburante caricato quando i dati storici suggeriscono che nell'aeroporto di destinazione sono probabili condizioni meteorologiche avverse (ad esempio nebbia), anche se le previsioni ufficiali non prevedono tali condizioni meteorologiche avverse;

— azioni sociali (comprese proteste o scioperi presso l'aeroporto di destinazione) giustificate, ad esempio, da una comunicazione dell'aeroporto e/o da un NOTAM (cfr. norma CAT.OP.MPA.175, lettera b), punti 4) e 5), EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175, lettera b), e norma CAT.OP.MPA.181, lettera b) e lettera c), punto 7), dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione). A seconda delle circostanze, la minaccia di azioni sociali o scioperi può anch'essa giustificare la necessità di aumentare il quantitativo di carburante caricato;

— ritardi nel controllo del traffico aereo (*Air traffic control* - ATC) presso l'aeroporto di destinazione, giustificati da un NOTAM o da una comunicazione del fornitore di servizi di gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management* - ATM) (se disponibile) prima del decollo (norme CAT.OP.MPA.181, lettera b), punto 6) e lettera c), punto 7), dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione). Anche altre comunicazioni o altri dati, quali i dati storici dell'operatore aereo (comprese le comunicazioni del pilota), possono indicare potenziali ritardi presso l'aeroporto di destinazione;

— probabilità di reinstradamenti ATC, giustificati da un NOTAM o da una comunicazione del fornitore dell'ATM o da qualsiasi altra relazione o altro dato pertinente (norma CAT.OP.MPA.181, lettera b), punti 5) e 6), e lettera c), punto 7), dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione). Figurano in tali contesti i dati storici dell'operatore o di altri operatori e le comunicazioni dei piloti, che indicano potenziali reinstradamenti lungo la rotta;

— preoccupazioni in materia di sicurezza, quali quelle relative a conflitti di guerra, giustificate da una comunicazione dell'aeroporto, da una comunicazione del fornitore di carburante e/o da un NOTAM;

([22]) Cfr. allegato III sui requisiti relativi alle organizzazioni per le operazioni di volo del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

([23]) Cfr. allegato IV «Operazioni di trasporto aereo commerciale» del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

([24]) *Auxiliary power unit* - unità di potenza ausiliaria.

([25]) Riporto meteorologico aeroportuale.

([26]) Servizio automatico di informazioni di terminale.

([27]) Previsioni di aeroporto.

([28]) Probabilità del 30 %.

([29]) Informazioni meteorologiche significative.

([30]) Sistema di informazione meteorologica potenziato.

— calamità naturali (ad esempio terremoti, eruzioni vulcaniche e inondazioni), giustificate da una comunicazione aeroportuale e/o da un NOTAM o da qualsiasi altra comunicazione pertinente (norma CAT.OP.MPA.181, lettere b) e c), punto 7), dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione).

Oltre ai documenti di cui sopra, l'operatore aereo deve presentare il piano di volo operativo firmato dal comandante, comprendente la firma digitale o l'approvazione digitale del piano di volo. Tale documento deve indicare il quantitativo totale di carburante consumato caricato (in occasione del volo precedente) e i suoi singoli componenti.

Tra gli altri documenti che l'operatore aereo può dover fornire, se del caso, all'autorità competente per giustificare il fatto di essere sceso al di sotto della soglia di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante figurano:

— informazioni del giornale di rotta;

— METAR, TAF, SIGMET, carte del tempo lungo la rotta o comunicazioni ANSP ([31]) sulle condizioni meteorologiche avverse;

— NOTAM;

— comunicazioni ATM e ATC (se disponibili);

— pubblicazioni di informazioni aeronautiche (*aeronautical information publications* - AIP);

— comunicazioni del fornitore di carburante, del prestatore di servizi di assistenza a terra o dell'ente di gestione dell'aeroporto;

— piano di volo operativo;

— qualsiasi altra informazione che l'operatore aereo possa ritenere pertinente e utile per giustificare i quantitativi di carburante comunicati come caricati per motivi di sicurezza.

Gli operatori aerei devono fornire ai verificatori indipendenti tutti i documenti giustificativi pertinenti per facilitare il processo di verifica della relazione annuale, come previsto dall'articolo 8 del regolamento (in particolare dall'articolo 8, paragrafo 3).

4.3. **Per quanto tempo l'operatore aereo dovrebbe conservare i documenti giustificativi?**

Il regolamento impone agli operatori aerei l'onere della prova per giustificare alle autorità competenti e all'AESA la loro conformità rispetto ai requisiti di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento. Gli operatori aerei devono pertanto valutare per quanto tempo è consigliabile conservare i documenti giustificativi pertinenti, tenendo conto di aspetti quali la possibilità di procedure amministrative o giudiziarie. Gli operatori aerei dovrebbero idealmente conservare i documenti giustificativi per un minimo di quattro anni (ossia l'anno di riferimento + tre anni di conservazione dei dati). Tale periodo può variare da uno Stato membro all'altro in quanto le norme nazionali in materia di esecuzione applicabili al settore possono prescrivere termini diversi. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione la raccomandazione sulla conservazione dei dati di cui alla presente sezione nel momento in cui stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazioni del regolamento in questione di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento stesso.

4.4. **Considerazioni relative alla scelta dell'aeroporto alternato e del combustibile discrezionale**

Gli operatori aerei dispongono della facoltà, entro i limiti di cui alla norma CAT.OP.MPA 192 dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([32]), di scegliere un aeroporto alternato. Spesso può essere più logico scegliere un aeroporto alternato più lontano da altre alternative possibili e più vicine per motivi economici, ad esempio qualora si disponga di un contratto con enti di gestione degli aeroporti per la manutenzione degli aeromobili e/o si disponga delle condizioni per fornire un servizio migliore ai passeggeri in caso di atterraggio nell'aeroporto alternato (ad esempio un alternato commerciale). Tuttavia la scelta di un aeroporto alternato non può essere utilizzata come mezzo per occultare pratiche economiche di «tankering».

([31]) Fornitore di servizi di navigazione aerea.

([32]) Cfr. allegato IV «Operazioni di trasporto aereo commerciale» del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

Analogamente, l'operatore aereo non deve istruire il pilota affinché carichi più carburante per l'aviazione in un determinato aeroporto per motivi economici e lo carichi come combustibile discrezionale. Il combustibile discrezionale, come indica la denominazione stessa, deve essere caricato a discrezione esclusiva del comandante e senza interferenze da parte dell'operatore aereo ([33]).

Il medesimo principio si applicherà alle pratiche volte ad occultare il «tankering» in relazione ad altre categorie di combustibili, ad esempio quando tali categorie sono caricate in quantitativi marcatamente superiori a quelli necessari per conseguire gli obiettivi di ciascuno di tali tipi di carburante (ad esempio più combustibile per il rullaggio, più combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione tramite la pianificazione di un livello di crociera inferiore e una massa al decollo non realistica).

Le pratiche che utilizzano combustibili alternativi, combustibili discrezionali e altre categorie di combustibili per occultare il «tankering» per motivi economici rappresenterebbero una violazione delle pertinenti disposizioni del regolamento. Pratiche del genere, se basate su un insieme di prove coerenti che soddisfano tanto un elemento oggettivo quanto un elemento soggettivo, possono essere sanzionate dalle autorità nazionali competenti ([34]).

5. ARTICOLO 5, PARAGRAFO 3, DEL REGOLAMENTO: ESENZIONI TEMPORANEE DALL'OBBLIGO DI RIFORNIMENTO

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento stabilisce l'obbligo per l'operatore aereo di chiedere in anticipo un'esenzione temporanea:

«[i]n via eccezionale e ove debitamente giustificato, un operatore aereo può chiedere all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, un'esenzione temporanea dall'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo per i voli su una rotta specifica esistente o nuova inferiore a 850 chilometri, o a 1 200 chilometri per le rotte che collegano aeroporti situati in isole senza collegamenti ferroviari o stradali, in partenza da un aeroporto dell'Unione. Tale distanza è misurata secondo il metodo della rotta ortodromica.

Tale richiesta è presentata almeno tre mesi prima della data di applicazione prevista dell'esenzione, suffragata da una adeguata e dettagliata motivazione. Tale esenzione dovrebbe essere limitata alle situazioni seguenti:

(a) difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in un determinato aeroporto dell'Unione che impediscono agli operatori aerei di effettuare voli turnaround entro un periodo di tempo ragionevole; o

(b) difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante per l'aviazione derivanti dalle caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto dell'Unione, che comportano prezzi dei carburanti per l'aviazione significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti per l'aviazione analoghi negli altri aeroporti dell'Unione a causa, in particolare, di vincoli specifici concernenti il trasporto di carburante o della limitata disponibilità di carburanti in tale aeroporto dell'Unione e che pongono l'operatore aereo interessato in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe».

Per quanto concerne le rotte specifiche, un operatore aereo può essere esentato temporaneamente dall'obbligo di rifornimento presso l'aeroporto dell'Unione di partenza se può dimostrare difficoltà operative gravi e ricorrenti per il rifornimento degli aeromobili in tale aeroporto dell'Unione, che gli impediscono di effettuare voli turnaround entro un periodo di tempo ragionevole, il che potrebbe ripercuotersi sulla connettività, specie delle regioni periferiche. Un'esenzione potrebbe applicarsi anche in caso di difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante che comportano prezzi dei carburanti significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti analoghi negli altri aeroporti dell'Unione. I prezzi dei carburanti significativamente più elevati nell'aeroporto dell'Unione in questione non dovrebbero tuttavia essere dovuti principalmente al maggiore utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione in detto aeroporto dell'Unione.

L'esenzione può essere concessa dall'autorità competente soltanto se sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b) e se la richiesta è debitamente giustificata.

5.1. Prima condizione: requisito in materia di distanza

Prima di chiedere un'esenzione temporanea a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, l'operatore aereo deve garantire che la rotta cui si applicherebbe l'esenzione soddisfi i requisiti in materia di distanza di cui a tale articolo. L'articolo 5, paragrafo 3, prevede due opzioni:

1. l'operatore aereo può chiedere un'esenzione per una rotta esistente o nuova inferiore a 850 km in partenza da un aeroporto dell'Unione; *o*

([33]) CAT.OP.MPA.181, lettera c), punto 8): «*il combustibile [...] discrezionale, se il comandante lo richiede*», allegato IV, capo B del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione.

([34]) Cfr., ad esempio, la sentenza della Corte di giustizia del 6 febbraio 2018, *Altun e a.*, C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, punti da 48 a 52.

2. l'operatore aereo può chiedere un'esenzione per una rotta esistente o nuova inferiore a 1 200 km se tale rotta collega aeroporti situati in isole senza collegamenti ferroviari o stradali. La rotta deve partire da un aeroporto dell'Unione e può riguardare rotte tra il continente e un'isola o rotte tra isole senza un collegamento con il continente.

Ai fini della presentazione della sua richiesta, l'operatore aereo deve indicare quanto meno: i) i codici aeroportuali dell'ICAO della rotta in questione; ii) l'aeroporto dell'Unione di partenza; e iii) la distanza in chilometri calcolata applicando il metodo Vincenty.

L'autorità competente verificherà se l'aeroporto di partenza è un aeroporto dell'Unione ai sensi del regolamento e se la rotta richiesta soddisfa i requisiti in materia di distanza di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento stesso. Il calcolo della distanza si basa sul metodo di Vincenty per calcolare la distanza tra due punti sulla superficie di uno sferoide, utilizzando il sistema geodetico mondiale (WGS84) ([35]). Come base per le latitudini e le longitudini degli aeroporti si dovrebbe utilizzare il documento ICAO 7910 (*Location Indicators*) ([36]).

5.2. **Seconda condizione: i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettere a) e b)**

Se il requisito in materia di distanza di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento è soddisfatto, la seconda fase per l'operatore aereo consiste nel valutare se la rotta per la quale l'operatore aereo sta chiedendo l'esenzione soddisfa la seconda serie di requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b), del regolamento.

Qualsiasi richiesta di esenzione deve essere suffragata da una giustificazione dettagliata e adeguata e corredata dei documenti giustificativi pertinenti per corroborare tale giustificazione.

L'autorità competente valuterà ciascuna richiesta a seguito di un'analisi caso per caso. Esaminerà inoltre attentamente le caratteristiche specifiche dell'aeroporto dell'Unione interessato sotto la sua giurisdizione e il luogo in cui l'operatore aereo chiede di essere esentato dall'obbligo di caricamento di carburante. Durante la valutazione della richiesta, l'autorità competente può rivolgersi all'aeroporto dell'Unione interessato al fine di chiedere informazioni relative alla domanda di esenzione presentata dall'operatore aereo. Ad esempio l'autorità competente può chiedere all'aeroporto di fornire dati storici sui tempi di turnaround e sulle operazioni o sulla disponibilità di carburante, se del caso, al fine di orientare la propria decisione in merito all'accoglimento/al respingimento della richiesta di esenzione.

5.2.1. ***Articolo 5, paragrafo 3, lettera a), del regolamento – difficoltà operative gravi e ricorrenti e tempi di turnaround irragionevoli***

5.2.1.1. *Cosa si intende per difficoltà operative gravi e ricorrenti?*

Innanzitutto l'operatore aereo deve dimostrare che l'aeroporto dell'Unione per il quale chiede un'esenzione per il rifornimento di carburante è soggetto a difficoltà operative gravi e ricorrenti. Un evento una tantum come uno sciopero presso l'aeroporto non può essere considerato una difficoltà operativa grave e ricorrente che giustifica la concessione di un'esenzione dall'obbligo di rifornimento presso tale aeroporto dell'Unione. L'impatto di scioperi sul caricamento di carburante dovrebbe essere comunicato a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento, nel caso in cui richiedano un caricamento addizionale di carburante presso l'aeroporto di partenza per motivi di sicurezza relativi al carburante.

In secondo luogo, occorre dimostrare che le difficoltà operative che si verificano nell'aeroporto dell'Unione interessato incidono negativamente sull'operatore aereo. Le difficoltà operative possono incidere ad esempio negativamente sugli orari dei voli dell'aeromobile interessato nelle sue operazioni successive in modo significativo e non trascurabile. A tale riguardo, l'operatore aereo potrebbe essere esposto al rischio di essere penalizzato dal coordinatore/facilitatore delle bande orarie o da operazioni di volo irregolari durante il giorno, una circostanza questa che potrebbe potenzialmente incidere sulla connettività dell'UE.

Una difficoltà operativa deve pertanto: i) essere un evento ripetuto o un evento sistematico, collegato all'aeroporto dell'Unione in questione; ii) comportare un tempo di turnaround irragionevole (come illustrato al punto 5.2.1.2); iii) avere un impatto economico negativo sull'operatore aereo.

Gli eventi che seguono, che non costituiscono un elenco esaustivo, possono essere considerati *difficoltà operative potenziali* in grado di giustificare l'esenzione se è dimostrato un impatto negativo sull'operatore aereo:

([35]) Cfr. riferimento allo strumento CERT dell'ICAO e al calcolo secondo il metodo Vincenty all'indirizzo: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Cfr. riferimento al servizio dati dell'ICAO come riferimento agli indicatori di località degli aeroporti https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— uno spazio di rampa limitato e/o uno spazio di rampa congestionato presso l'aeroporto possono incidere sui tempi di turnaround, in particolare negli aeroporti congestionati nelle stagioni di punta (ad esempio negli aeroporti insulari o negli aeroporti di piccole dimensioni in prossimità di stazioni sciistiche);

— la mancanza di personale sufficiente presso l'aeroporto per lo svolgimento delle operazioni di turnaround e/o la mancanza di attrezzature sufficienti, quali ad esempio un numero sufficiente di sistemi di idranti o autocarri per il carburante. In effetti la mancanza di risorse/attrezzature sufficienti presso l'aeroporto può incidere sui tempi di attesa per il rifornimento e, di conseguenza, sul tempo di turnaround finale dell'aeromobile. Al fine di giustificare la richiesta di esenzione in questione, il gestore del carburante presso l'aeroporto deve aver dichiarato di non disporre di risorse e/o attrezzature sufficienti per prestare assistenza all'aeromobile senza indebito ritardo;

— norme locali che impediscono l'imbarco e lo sbarco di passeggeri durante il rifornimento dell'aeromobile e/o norme locali in materia di incendi che richiedono la presenza di un'autopompa per il rifornimento dell'aeromobile durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri. Tali norme locali possono incidere sull'operazione di turnaround degli operatori aerei presso aeroporti congestionati o che presentano una stagionalità elevata. In questi casi gli operatori aerei dovrebbero dimostrare che gli scenari esistenti incidono sui tempi di turnaround dell'aeromobile in modo significativo e non trascurabile, in particolare quando esistono orari di volo rigidi o quando la disponibilità di autopompe è limitata.

5.2.1.2. *Che cosa si intende per tempo di turnaround irragionevole?*

Una volta individuata la difficoltà operativa, l'operatore aereo deve valutare se tale difficoltà operativa ostacoli il rifornimento dell'aeromobile, nel rispetto di un tempo di turnaround ragionevole. Per «tempo di turnaround» si intende l'intervallo di tempo che intercorre tra l'arrivo di un aeromobile in un aeroporto (arresto completo dell'aeromobile/freni inseriti) e la sua partenza per il volo successivo (porte dell'aeromobile chiuse per la partenza). In generale il tempo necessario per eseguire il caricamento di combustibile è quasi sempre inferiore a quello necessario per sbarcare e scaricare e poi imbarcare, caricare ed effettuare la manutenzione dell'aeromobile.

Il quadro normativo dell'UE (ossia i requisiti di cui alla norma CAT.OP.MPA.200 dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 e gli AMC6 ([37])che l'accompagnano) consente il rifornimento di carburante durante lo sbarco di passeggeri, ma questa pratica non è diffusa tra gli operatori europei, in quanto non era esplicitamente consentita fino al 2022. Prima di tale anno il rifornimento di carburante era disponibile soltanto durante l'imbarco. Le giustificazioni di un tempo di turnaround insufficiente basate esclusivamente sull'impossibilità di caricare carburante durante lo sbarco non devono pertanto essere accettate fatto salvo il caso in cui siano soddisfatti tutti i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), del regolamento.

I tempi di turnaround per un volo a lungo raggio variano in genere da 60 a 150 minuti, mentre i tempi di turnaround per i voli a corto raggio variano da 25 a 80 minuti, ipotizzando che l'operatore aereo sia autorizzato a effettuare il rifornimento di carburante durante l'imbarco dei passeggeri, con i passeggeri a bordo o durante lo sbarco dei passeggeri ([38]).

In considerazione di tali tempi di turnaround tipici, se una difficoltà operativa grave e ricorrente impedisce il rifornimento di carburante entro un periodo di tempo ragionevole, un operatore aereo può chiedere un'esenzione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), del regolamento. Tuttavia una richiesta di esenzione in cui si afferma che il tempo di turnaround è aumentato ad esempio da 25 a 30 minuti a causa del nuovo obbligo di rifornimento non potrebbe essere accettata, fatto salvo il caso in cui si dimostri che il ritardo è significativo e il suo impatto economico negativo sui voli successivi è talmente elevato che i nuovi tempi di turnaround non possono essere considerati ragionevoli. In altre parole, la richiesta di esenzione non può basarsi unicamente sull'intenzione di mantenere il medesimo tempo di turnaround precedente all'introduzione dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento.

L'elenco che segue può essere utilizzato come riferimento dall'autorità competente e dall'operatore aereo per stabilire se l'obbligo di rifornimento in combinazione con le difficoltà operative comporti un tempo di turnaround eccessivo, diverso da un tempo ragionevole, e possa pertanto avere un impatto negativo significativo sulle operazioni dell'operatore aereo. L'elenco che segue non è esaustivo.

— Informazioni contenute nel manuale dell'aeromobile che indicano la capacità massima dei serbatoi di carburante;

([37]) Metodi accettabili di rispondenza 6 (https://www.easa.europa.eu/it/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) In linea con le tempistiche fornite nella tabella 18.2 del documento di Eurocontrol *Standard Inputs for Economic Analyses*, versione 10.0.3, pubblicato il 18 aprile 2023.

— i dati storici pertinenti dell'aeroporto relativi alle operazioni di turnaround e/o agli intervalli dei tempi di turnaround presentati nella tabella 18.2 del documento di Eurocontrol *Standard Inputs for Economic Analyses*, versione 10.0.3, pubblicato il 18 aprile 2023 ([39]);

— i dati storici dell'operatore aereo relativi alle operazioni di turnaround presso l'aeroporto in questione. Se l'operatore aereo effettuava rifornimenti normalmente in passato non dovrebbe esserci un impedimento, fatto salvo il caso in cui si verifichi una variazione sostanziale delle circostanze;

— il tempo di turnaround eccessivo rischia di incidere sull'orario delle bande orarie presso l'aeroporto, di conseguenza l'operatore aereo rischia di essere penalizzato dal coordinatore/facilitatore presso l'aeroporto in questione;

— il tempo di turnaround incide sulle operazioni dell'operatore aereo relative ai voli successivi, con il rischio per quest'ultimo di essere penalizzato dal coordinatore/facilitatore delle bande orarie negli aeroporti successivi.

In conclusione, e in linea con gli esempi di cui sopra, l'operatore aereo deve dimostrare nella propria richiesta di esenzione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), che: i) esiste un evento grave e ricorrente che determina la difficoltà operativa; ii) il tempo di turnaround è irragionevole; iii) esiste un impatto negativo grave e conseguente sulla connettività oppure un impatto economico sull'operatore aereo. In assenza di un impatto negativo sulla connettività o sull'operatore aereo, non vi sarebbe motivo di chiedere un'esenzione dall'obbligo di rifornimento presso l'aeroporto in questione.

5.2.2. ***Articolo 5, paragrafo 3, lettera b) – difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante derivanti da caratteristiche geografiche***

Le richieste di esenzione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), devono soddisfare quattro requisiti cumulativi affinché l'autorità competente possa concedere un'esenzione temporanea: i) nell'aeroporto dell'Unione devono sussistere difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante; ii) tali difficoltà devono derivare dalle caratteristiche geografiche dell'aeroporto dell'Unione; iii) tali difficoltà devono comportare prezzi del carburante significativamente più elevati in media rispetto ad altri aeroporti dell'Unione; e iv) tali difficoltà devono comportare uno svantaggio competitivo significativo per l'operatore aereo (rispetto alle condizioni di mercato in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe).

5.2.2..1. *Che cosa si intende per difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante in un aeroporto dell'Unione derivanti dalle condizioni geografiche dell'aeroporto?*

I primi due requisiti riguardano gli aeroporti dell'Unione in cui l'approvvigionamento di carburante costituisce una difficoltà strutturale derivante dalle caratteristiche geografiche del territorio in cui è situato l'aeroporto dell'Unione. Gli aeroporti dell'Unione situati in zone remote quali le regioni insulari, le regioni europee periferiche e le regioni montuose possono spesso essere soggetti a tali difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante. Tali difficoltà di approvvigionamento possono essere causate da fattori quali una capacità di produzione di carburante limitata o inesistente nella zona interessata; collegamenti stradali o ad oleodotti insufficienti o, nel caso delle isole, la necessità di fornire il carburante tramite trasporto marittimo.

Un altro elemento da prendere in considerazione è la capacità limitata di stoccaggio del carburante presso l'aeroporto dell'Unione. Lo stoccaggio del carburante può essere limitato negli aeroporti dell'Unione che non dispongono di possibilità di fornitura tramite oleodotti, a causa delle loro caratteristiche geografiche.

L'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), del regolamento riconosce pertanto che le caratteristiche geografiche di un aeroporto dell'Unione possono comportare difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante, tra cui una limitata disponibilità di carburante per l'aviazione in un aeroporto dell'Unione.

5.2.2.2. *In che modo la fornitura di carburante e le condizioni geografiche si traducono in prezzi dei carburanti significativamente più elevati rispetto ai prezzi medi dei carburanti in altri aeroporti dell'Unione?*

Le difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante derivanti dalle caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto dell'Unione (come spiegato al punto 5.2.2.1) possono comportare, nella terza condizione, prezzi dei carburanti significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti analoghi in altri aeroporti dell'Unione.

Inoltre l'elevata stagionalità presso gli aeroporti dell'Unione soggetti a difficoltà nell'approvvigionamento di carburante e condizioni geografiche particolari potrebbe aumentare la domanda di carburante per l'aviazione, comportando prezzi significativamente più elevati rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti analoghi in altri aeroporti dell'Unione.

([39]) Cfr. documento al link seguente: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Altri aeroporti dell'Unione possono essere in gran parte riforniti ad esempio mediante oleodotti evitando in tal modo costi di trasporto aggiuntivi, quali quelli associati alla fornitura di carburante a un aeroporto situato su un'isola. In altri aeroporti dell'Unione, i costi di trasporto potrebbero essere ridotti se nell'aeroporto dell'Unione sono presenti più fornitori di combustibile o se l'aeroporto si trova in prossimità di una raffineria di carburanti. Tali elementi favoriscono una fissazione dei prezzi del carburante per l'aviazione più competitiva rispetto agli aeroporti dell'Unione che presentano una condizione geografica di cui al punto 5.2.2.1.

Al punto 5.2.2.4 è spiegato quali elementi devono essere comprovati al fine di dimostrare l'esistenza di prezzi significativamente più elevati di carburanti per l'aviazione analoghi.

5.2.2.3. *Quali sono gli svantaggi competitivi significativi per l'operatore aereo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche analoghe?*

Dopo aver innanzitutto dimostrato che l'aeroporto soffre di difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante [...] dovute all'ubicazione dell'aeroporto, che comportano prezzi dei carburanti significativamente più elevati [...], l'operatore aereo deve dimostrare il soddisfacimento del quarto requisito, ossia il fatto che il rifornimento nell'aeroporto dell'Unione in questione lo porrebbe in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe.

Un operatore aereo si troverebbe ad affrontare un notevole svantaggio competitivo se fosse tenuto a effettuare il rifornimento, come prescritto dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento, negli scenari seguenti:

— i prezzi del carburante per l'aviazione nell'aeroporto dell'Unione per il quale è richiesta un'esenzione sono significativamente più elevati in ragione delle sue caratteristiche geografiche e delle difficoltà di approvvigionamento di carburante. L'operatore aereo avrebbe pertanto difficoltà a competere in maniera efficace con altri operatori aerei che servono altri aeroporti dell'Unione all'interno dello stesso bacino di utenza e sono considerati come sostituti dal punto di vista della domanda di passeggeri. Ciò potrebbe verificarsi se, ad esempio, l'aeroporto dell'Unione (e quindi l'operatore aereo richiedente) serve un traffico turistico/vacanziero che potrebbe essere dirottato verso un altro aeroporto dell'Unione che soddisfa una domanda analoga da parte dei consumatori nello stesso bacino di utenza. La valutazione deve essere effettuata caso per caso, ma tale sostituibilità può essere prevista tra alcune delle isole più piccole che dipendono prevalentemente dal traffico turistico e dispongono di una scarsa domanda interna diversa o, ad esempio, tra un'isola e la costa continentale che si trovano nel medesimo bacino di utenza;

— uno svantaggio competitivo deve essere più che soltanto sufficiente; deve essere *significativo*. Si possono prevedere talune variazioni nella fissazione dei prezzi e delle posizioni concorrenziali degli operatori aerei (comprese le variazioni in termini di costi), ma ciò non giustificherebbe automaticamente un'esenzione. Uno svantaggio competitivo significativo richiede più di una piccola differenza delle condizioni di concorrenza. L'eventuale applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), dovrà comunque essere effettuata caso per caso, tenendo conto della rotta e dell'eventuale presenza di due aeroporti dell'Unione situati nel medesimo bacino di utenza.

  Esempio 3: l'operatore aereo **Y** chiede un'esenzione temporanea, a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), del regolamento, dall'obbligo di rifornimento in caso di partenza dall'aeroporto dell'Unione **A** (situato su un'isola) e destinazione presso l'aeroporto dell'Unione **B** (situato sul continente). La rotta è **B-A-B**. L'aeroporto **A** è prevalentemente una destinazione ricreativa e presenta difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante, in ragione delle sue caratteristiche geografiche, che comportano un aumento significativo dei prezzi dei carburanti. Nella sua richiesta di esenzione **Y** dovrà dimostrare che le condizioni presso l'aeroporto **A** lo pongono in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto agli operatori aerei che volano dallo stesso aeroporto nel continente **B** verso l'aeroporto dell'Unione **N**. **N** sarebbe in questo esempio un aeroporto dell'Unione situato nel bacino di utenza di **A** e che offre una destinazione ricreativa analoga a quella di **A**;

— lo svantaggio competitivo dell'operatore aereo presso l'aeroporto dell'Unione per il quale chiede un'esenzione potrebbe essere significativo rispetto ad altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe (ad esempio dimensioni, ubicazione all'interno dello Stato membro o degli Stati membri limitrofi, modello aziendale e mix di traffico). Tale svantaggio potrebbe essere radicato in fattori quali costi di esercizio più elevati (compresi i diritti aeroportuali e di gestione), vincoli di capacità (quali una capacità di rampa e infrastrutture limitate) e/o una scarsa accessibilità dell'aeroporto.

  Esempio 4: l'operatore aereo **Y** chiede un'esenzione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), presso l'aeroporto dell'Unione **A**, che si trova in situazione di svantaggio competitivo significativo rispetto all'aeroporto dell'Unione **B**, a causa di prezzi significativamente più elevati dei carburanti per l'aviazione, costi di esercizio più elevati, una scarsa accessibilità e strutture per i passeggeri meno attraenti. Il fatto che le compagnie aeree e i passeggeri siano più propensi a preferire l'aeroporto dell'Unione **B** inciderà sulla capacità dell'aeroporto dell'Unione **A** di attrarre e trattenere il traffico.

Nel contesto di una richiesta di esenzione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), l'operatore aereo dovrà pertanto dimostrare che il prezzo significativamente più elevato del carburante per l'aviazione nell'aeroporto dell'Unione, dovuto alle caratteristiche geografiche dell'aeroporto stesso e alle relative difficoltà di approvvigionamento di carburante, lo pone in condizioni di notevole svantaggio competitivo rispetto ad altri operatori aerei che operano in destinazioni dell'aeroporto dell'Unione che possono fungere da sostituti. In altre parole, l'operatore aereo richiedente deve dimostrare che, in assenza di un'esenzione dall'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento, perderà un traffico passeggeri significativo a favore di un altro operatore aereo che offre una destinazione alternativa analoga.

È opportuno tenere presente che in tali esempi sono illustrate circostanze in cui un'esenzione potrebbe essere potenzialmente concessa; tuttavia, affinché una richiesta di esenzione possa essere accolta, devono essere soddisfatti tutti i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b). Ciò significa che un operatore aereo non può ottenere l'accoglimento di una richiesta di esenzione semplicemente sostenendo di poter ottenere un prezzo del carburante più competitivo presso l'aeroporto A, che è più vicino a una raffineria, rispetto all'aeroporto B, che si trova in una regione montuosa. Tutti i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), devono essere dimostrati singolarmente.

5.2.2.4. *In che modo l'operatore aereo può giustificare la propria richiesta di esenzione?*

Innanzitutto l'operatore aereo deve dimostrare che l'aeroporto dell'Unione per il quale richiede l'esenzione è soggetto a una difficoltà strutturale di approvvigionamento di carburante per l'aviazione.

In secondo luogo, l'operatore aereo deve dimostrare che tale difficoltà di approvvigionamento è dovuta alle caratteristiche geografiche dell'aeroporto in questione. Le condizioni geografiche possono essere evidenti per talune isole (ad esempio le isole di piccole dimensioni senza collegamenti ferroviari o stradali con il continente), ma sarebbe comunque necessario dimostrare che sono soddisfatti i requisiti seguenti: i) difficoltà strutturali di approvvigionamento di carburante e ii) condizioni geografiche. Una richiesta di esenzione riguardante le regioni remote o montuose dovrebbe essere spiegata nel dettaglio (ad esempio indicando il motivo per cui e il modo in cui le caratteristiche geografiche dell'aeroporto causano le limitazioni dell'approvvigionamento di carburante). Nella richiesta di esenzione dovrebbe essere inclusa altresì una descrizione precisa delle difficoltà di approvvigionamento di carburante. In altri termini, la semplice dimostrazione di una condizione geografica non sarà sufficiente ai fini dell'accoglimento della richiesta di esenzione. Occorre dimostrare anche la difficoltà di approvvigionamento.

In terzo luogo, l'operatore aereo deve dimostrare la significativa differenza dei prezzi del carburante applicati in media a tipi di carburanti per l'aviazione analoghi tra gli altri aeroporti dell'Unione e l'aeroporto dell'Unione per il quale chiede un'esenzione dall'obbligo di rifornimento. L'operatore aereo deve fornire all'autorità competente tutti i documenti pertinenti in suo possesso per dimostrare i prezzi dei carburanti significativamente più elevati (ad esempio le quotazioni dei prezzi del fornitore o dei fornitori di combustibile presso i diversi aeroporti dell'Unione e i prezzi medi forniti da piattaforme specializzate). A sostegno della valutazione potrebbero essere utilizzati gli elementi seguenti:

— il confronto tra i prezzi di carburanti per l'aviazione analoghi. Ciò significa ad esempio che confrontare i prezzi del cherosene e dei carburanti sostenibili per l'aviazione non sarebbe un modo valido per dimostrare la notevole differenza di prezzo. I prezzi del cherosene devono essere confrontati con prezzi del cherosene e i prezzi delle miscele di carburanti sostenibili per l'aviazione devono essere confrontate con i prezzi di miscele di carburanti sostenibili per l'aviazione analoghe;

— il confronto tra i prezzi praticati in aeroporti analoghi, anche senza limitazioni, in termini di dimensioni, ubicazione (ossia all'interno dello Stato membro o di uno o più Stati membri limitrofi), modello aziendale e mix di traffico. Gli aeroporti selezionati per il confronto dei prezzi forniranno i prezzi medi di mercato dei carburanti per l'aviazione disponibili in tali aeroporti dell'Unione ai fini del confronto con i prezzi significativamente più elevati praticati presso l'aeroporto dell'Unione per il quale è richiesta l'esenzione;

— il confronto tra prezzi di carburanti per l'aviazione significativamente diversi tra loro può essere corroborato dall'analisi dei costi e/o dall'analisi del margine di profitto degli operatori aerei;

— detto confronto può essere corroborato da un'analisi della domanda e dell'offerta che incidono sui prezzi (ossia le limitazioni dell'approvvigionamento e le variazioni della domanda quali le variazioni stagionali).

In quarto luogo, l'operatore aereo deve dimostrare il notevole svantaggio competitivo per quanto concerne altri operatori aerei che effettuano voli verso altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe. L'operatore aereo dovrà pertanto giustificare la propria richiesta individuando un'altra destinazione o altre destinazioni concorrenti di aeroporti dell'Unione, dimostrando in che modo tali aeroporti dell'Unione sono in concorrenza con l'aeroporto dell'Unione per il quale è richiesta l'esenzione e dimostrando una perdita di passeggeri a favore di un tale altro aeroporto dell'Unione o un rischio prevedibile e non ipotetico di tale perdita di passeggeri (in entrambi i casi occorre dimostrare che si tratta di una perdita «significativa» o di un rischio «significativo»).

Si raccomanda alle autorità che valutano le richieste di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), del regolamento di mettersi in contatto con le rispettive autorità nazionali garanti della concorrenza prima di decidere se accogliere o respingere una richiesta. Tale cooperazione dovrebbe riguardare specificamente la valutazione dei requisiti relativi ai prezzi dei carburanti significativamente più elevati rispetto ai prezzi dei carburanti applicati in media negli altri aeroporti dell'Unione e al notevole svantaggio competitivo rispetto alle condizioni di mercato esistenti in altri aeroporti dell'Unione con caratteristiche concorrenziali analoghe.

6. **L'AUTORITÀ COMPETENTE AI FINI DELL'ARTICOLO 5 DEL REGOLAMENTO**

6.1. **Il ruolo delle autorità ai fini dell'articolo 5, paragrafi 2 e 3, del regolamento**

L'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento consente a un operatore aereo di non soddisfare l'obbligo di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento, qualora ciò sia debitamente giustificato da motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante. Tali circostanze devono essere debitamente giustificate all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento e all'AESA, fornendo altresì un'indicazione delle rotte interessate ([40]).

L'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento afferma che «[l]o Stato membro responsabile, la cui autorità o le cui autorità competenti designate (a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento) sono responsabili di un dato ente di gestione di un aeroporto dell'Unione, è determinato sulla base della rispettiva giurisdizione territoriale dell'aeroporto dell'Unione».

Ai fini dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento, l'operatore aereo deve pertanto notificare e giustificare i motivi di sicurezza relativi al carburante per cui non rispetta l'obbligo di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1 (ossia il 90 % del «fabbisogno annuo di carburante» in termini di combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione e di combustibile per il rullaggio al decollo) e indicare altresì quali rotte sono interessate all'autorità di cui all'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento. Si tratta di un'autorità responsabile di un dato ente di gestione di un aeroporto dell'Unione, che a sua volta è determinata sulla base della rispettiva giurisdizione territoriale dell'aeroporto.

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento prevede che le esenzioni dall'obbligo di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1, in determinate circostanze, possono essere richieste preventivamente all'autorità o alle autorità competenti di cui all'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento. Ai fini dell'articolo 5, paragrafo 3, l'operatore aereo deve pertanto chiedere all'autorità responsabile di un aeroporto dell'Unione eventuali esenzioni ([41]) che possono essere concesse o respinte a norma di tale disposizione qualora l'operatore aereo dichiari di non potersi rifornire di carburante.

In conclusione, l'autorità competente che riceve le giustificazioni a posteriori dei quantitativi non riforniti per motivi di sicurezza e le richieste anticipate di esenzione dall'obbligo di rifornimento è l'autorità competente dell'aeroporto presso il quale avviene il mancato rifornimento. Tale autorità può essere diversa dall'autorità competente a imporre sanzioni pecuniarie all'operatore aereo.

6.2. **Qual è l'autorità competente per l'applicazione dell'obbligo di rifornimento e per l'imposizione di sanzioni pecuniarie?**

L'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento afferma che «[g]li Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento e dell'imposizione di sanzioni pecuniarie agli operatori aerei, agli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione [...]».

Al fine di agevolare la cooperazione tra le autorità competenti e aumentare la trasparenza e facilitare l'accesso per le parti interessate, la Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco delle autorità nazionali competenti designate incaricate di attuare e far rispettare il regolamento ([42]).

([40]) L'operatore aereo deve inoltre includere tali informazioni nella relazione di cui all'articolo 8 del regolamento (ossia la relazione annuale), comunicando separatamente i quantitativi di carburante associati. Tale relazione deve essere presentata all'autorità designata a norma dell'articolo 11, paragrafo 5, del regolamento. La relazione (compresi i quantitativi caricati per motivi di sicurezza) deve essere presentata entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento (comunicazione retrospettiva).

([41]) Le richieste di esenzione relative a una rotta a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento devono essere presentate all'autorità competente almeno tre mesi prima della data prevista di applicazione dell'esenzione (richiesta in anticipo).

([42]) Cfr. elenco delle autorità competenti designate nel contesto del regolamento riportato sul sito web della DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_it).

L'articolo 11, paragrafo 5, del regolamento stabilisce che l'autorità o le autorità designate (cfr. articolo 11, paragrafo 1, del regolamento) responsabili di un dato operatore aereo è determinata/sono determinate conformemente al regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione ([43]). Se un operatore aereo non è stato attribuito a uno Stato membro dal regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, si applicano le norme di cui all'articolo 18 bis della direttiva 2003/87/CE ([44]) ai fini della determinazione dell'autorità alla quale deve essere assegnato l'operatore aereo ([45]). Tali norme contengono le disposizioni che disciplinano l'assegnazione di ciascun operatore aereo al proprio Stato membro di riferimento. La finalità di tale assegnazione è ridurre gli oneri amministrativi a carico degli operatori aerei e degli Stati membri responsabili dell'applicazione del regolamento.

L'autorità o le autorità competenti responsabili dell'imposizione di sanzioni pecuniarie agli operatori aerei (cfr. articolo 12, paragrafo 2, del regolamento) in caso di mancato rispetto dei requisiti di cui all'articolo 5 del regolamento è l'autorità designata o sono le autorità designate dagli Stati membri a norma dell'articolo 11, paragrafi 1 e 5, del regolamento. Ciò significa che soltanto l'autorità o le autorità designate dovrebbero imporre sanzioni pecuniarie agli operatori aerei che sono stati loro assegnati, conformemente al regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione o alle norme di cui all'articolo 18 bis della direttiva 2003/87/CE. Si tratta della stessa o delle stesse autorità che riceveranno le relazioni presentate dagli operatori aerei a loro assegnati (conformemente all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento) e quindi di quelle che avranno accesso diretto all'intero contenuto della relazione annuale al fine di stabilire se sono state rispettate le soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

Tale autorità o tali autorità designate sono competenti per l'imposizione e la riscossione delle sanzioni pecuniarie nei confronti degli operatori aerei loro assegnati, anche se le soglie di cui all'articolo 5 del regolamento non sono state soddisfatte presso aeroporti dell'Unione situati al di fuori del loro rispettivo Stato membro. In effetti, tale non conformità non è legata a un aeroporto specifico dell'Unione, ma piuttosto a un obbligo a livello di UE di garantire che il caricamento annuale di carburanti per l'aviazione da parte di tali operatori aerei soddisfi le soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento. Tale autorità o tali autorità designate disporranno delle informazioni necessarie in merito al combustibile caricato per motivi di sicurezza relativi al carburante, in quanto ciò rientra negli obblighi di comunicazione cui sono soggetti gli operatori aerei di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera d), e all'allegato II del regolamento.

Esempio 5: designazione dell'autorità competente o delle autorità competenti

Lo Stato membro **A** designa la propria direzione generale per l'aviazione civile («**A-DGAC**») quale propria autorità competente a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento. L'operatore aereo «**Y**» è assegnato allo Stato membro **A** a norma del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione. In questo esempio l'**A-DGAC** sarà l'autorità competente responsabile dell'applicazione e dell'imposizione di sanzioni pecuniarie ai sensi del regolamento in relazione all'operatore aereo «**Y**» nel caso in cui tale operatore aereo non rispetti gli obblighi di cui all'articolo 5 del regolamento.

Esempio 6: qual è l'autorità competente ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento e quali sono le implicazioni ai sensi dell'articolo 8 del regolamento?

L'operatore aereo **Y** opera su una rotta tra gli Stati membri **A** e **B** e su una rotta dallo Stato membro **B** verso un paese terzo. Conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 5, del regolamento, **Y** è assegnato alle autorità competenti dello Stato membro **A (A-DGAC)**. **Y** elabora le proprie comunicazioni annuali ai sensi degli obblighi di cui all'articolo 8 del regolamento (seguendo l'allegato II del regolamento) e le informazioni da fornire a norma dell'articolo 5, paragrafo 2. Nel presente esempio, l'operatore aereo è soggetto agli obblighi seguenti:

(1) dallo Stato membro **A** allo Stato membro **B**: in questo esempio, **Y** soddisfa l'obbligo di rifornimento del 90 % (cfr. articolo 5, paragrafo 1, del regolamento) presso l'aeroporto dell'Unione di partenza nello Stato membro **A**. **Y** deve effettuare le comunicazioni all'**A-DGAC** essendo assegnato allo Stato membro **A**. Detto operatore aereo deve inoltre riferire all'AESA, al fine di rispettare gli obblighi di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento;

(2) dallo Stato membro **B** verso un paese terzo: dopo una valutazione dei propri obblighi di rifornimento annuali, **Y** si rende conto che scende al di sotto della soglia del 90 % di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento presso l'aeroporto dell'Unione di partenza nello Stato membro **B**. Tuttavia **Y** ritiene che il fatto di scendere al di sotto della soglia sia giustificato da motivi di sicurezza relativi al carburante a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento.

([43]) 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 al 1º gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo (GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1).

([44]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

([45]) L'elenco degli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento pubblicato sul sito web della DG MOVE indica l'autorità alla quale ciascun operatore aereo è assegnato.

In questo esempio **Y** sarebbe soggetto a un **doppio obbligo**: i) deve giustificare debitamente all'autorità competente dello Stato membro **B** (in caso di mancato rispetto dell'obbligo di rifornimento) il motivo per cui non soddisfa tale obbligo; e ii) deve comunicare i quantitativi non caricati e le giustificazioni pertinenti all'**A-DGAC** e all'AESA, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento.

→ Proseguendo a esaminare il presente esempio, l'**A-DGAC** è l'autorità competente assegnata a **Y**. Come illustrato, si tratta pertanto del destinatario degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento per le comunicazioni presentate dall'operatore aereo in questione. L'**A-DGAC** è altresì l'autorità competente per l'imposizione di sanzioni pecuniarie a **Y** in caso di mancato rispetto dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento qualora l'**A-DGAC** constati una violazione presso l'aeroporto dell'Unione di partenza nello Stato membro **B** dopo aver valutato la relazione e consultato l'autorità competente di **B** (se del caso).

Esempio 7: qual è l'autorità competente ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento?

L'operatore aereo **Y** parte da un aeroporto dell'Unione situato nella capitale dello Stato membro **B**, vola verso un aeroporto dell'Unione situato su un'isola nello Stato membro **C** e ritorna quindi alla capitale dello Stato membro **B** (rotta **B-C-B**). In questo esempio, **Y** stabilisce di dover chiedere un'esenzione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), del regolamento per la rotta **C-B**, poiché la fornitura di carburante non è garantita nello Stato membro **C** durante la stagione di punta e ciò comporta tempi di turnaround irragionevoli. L'operatore aereo ha valutato i requisiti necessari ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), e ritiene che siano soddisfatti. **Y** deve chiedere l'esenzione all'autorità competente dello Stato membro **C** (ossia all'autorità competente dello Stato membro dell'aeroporto dell'Unione presso il quale l'operatore aereo non intende rifornirsi di carburante).

Quando si richiede un'esenzione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b), del regolamento **per voli triangolari**, la richiesta deve essere presentata all'autorità competente dell'aeroporto in cui l'operatore aereo non è in grado di rifornirsi di carburante.

Esempio 8: autorità competenti in caso di voli triangolari

Nella rotta **A-B-C-D-A**, l'operatore aereo **Y** non riesce a rifornirsi negli aeroporti dell'Unione **B** e **D** per motivi giustificati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b). L'operatore aereo Y dovrebbe chiedere: i) un'esenzione all'autorità competente dell'aeroporto dell'Unione **B** per la rotta **B-C**; e ii) un'altra esenzione all'autorità competente dell'aeroporto dell'Unione **D** per la rotta **D-A**.

7. **COOPERAZIONE TRA AUTORITÀ**

L'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento afferma che «[l]a Commissione, l'Agenzia (AESA) e le autorità competenti degli Stati membri cooperano e si scambiano tutte le informazioni pertinenti per garantire l'effettiva attuazione e il rispetto del presente regolamento».

L'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento impone alle autorità competenti degli Stati membri di cooperare e scambiarsi tutte le informazioni pertinenti per garantire l'effettiva attuazione e il rispetto del presente regolamento. Figurano in tale contesto eventuali esenzioni che possono essere state concesse a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento. Al fine di garantire un'applicazione coerente dell'articolo 5 del regolamento, le autorità competenti devono cooperare e scambiare informazioni con l'AESA e la Commissione. Tale cooperazione è necessaria in considerazione dalle responsabilità delle autorità competenti, ma la Commissione e l'AESA possono agevolarla.

L'autorità o le autorità designate devono disporre del quadro giuridico e amministrativo necessario a livello nazionale per garantire la riscossione delle sanzioni pecuniarie, a norma dell'articolo 12, paragrafo 9, del regolamento.

Le informazioni ricevute a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento dall'autorità competente conformemente all'articolo 11, paragrafo 6, di detto regolamento saranno utilizzate nel caso in cui sia necessaria la cooperazione tra le autorità nel contesto, ad esempio, del riesame di una relazione annuale o di una decisione in merito all'imposizione di una sanzione pecuniaria. L'autorità responsabile per l'imposizione di sanzioni pecuniarie può chiedere il parere dell'autorità qualora la soglia di rifornimento di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento non sia stata conseguita in ragione del rispetto di norme di sicurezza relative al carburante.

8. **PROCESSO DI RICHIESTA DI UN'ESENZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 5, PARAGRAFO 3, LETTERA A) O B), DEL REGOLAMENTO E RUOLO DELLA COMMISSIONE**

8.1. **Durata e rinnovo dell'esenzione**

L'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento stabilisce che l'esenzione o le esenzioni concesse dall'autorità competente hanno un periodo di validità limitato che non può superare un anno. L'autorità competente dovrebbe pertanto specificare la durata esatta dell'esenzione nella decisione con la quale concede un'esenzione, a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b), del regolamento. Tale durata può coincidere con quella del fattore presso l'aeroporto che impedisce il caricamento di carburante, ma non può superare il limite di un anno.

L'autorità competente, su richiesta dell'operatore aereo, può riesaminare l'esenzione prima della sua scadenza. Eventuali richieste di rinnovo dovrebbero essere presentate almeno tre mesi prima della data di scadenza dell'esenzione.

Esempio 9*: *durata dell'esenzione

L'operatore aereo **Y** può aver bisogno di un'esenzione presso un piccolo aeroporto dell'Unione congestionato situato su un'isola, durante la stagione di traffico estiva, poiché si tratta del periodo di maggiore attività dell'anno. Tuttavia potrebbe non essere necessaria un'esenzione per tale isola durante la stagione di traffico invernale. L'autorità competente valuterà se i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento sono soddisfatti e concederà l'esenzione per la durata dei problemi individuati che giustificano le esenzioni e, in ogni caso, per un periodo non superiore a un anno.

8.2. **Quando si dovrebbe presentare la richiesta all'autorità competente?**

L'operatore aereo deve presentare la propria richiesta all'autorità competente almeno tre mesi prima della data prevista di applicazione dell'esenzione (articolo 5, paragrafo 3, del regolamento). Le esenzioni possono essere richieste in momenti diversi nel corso dell'anno. L'esenzione può essere concessa dall'autorità competente soltanto se sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b) e se la richiesta è debitamente giustificata. A norma dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento, l'autorità competente è tenuta a decidere in merito alla richiesta senza indebito ritardo e al più tardi un mese prima della data di applicazione dell'esenzione prevista.

8.3. **L'autorità competente può chiedere informazioni supplementari**

L'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento stabilisce che, nel valutare le richieste di esenzione a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b), del regolamento, l'autorità competente può chiedere all'operatore aereo informazioni supplementari in aggiunta alle giustificazioni già fornite dall'operatore aereo. L'autorità competente stabilisce di quali informazioni ha bisogno per poter valutare la richiesta di esenzione.

Qualora l'autorità competente chieda informazioni supplementari, il termine entro il quale deve prendere una decisione è sospeso fino a quando l'operatore aereo non abbia fornito informazioni complete.

8.4. **La decisione dell'autorità competente (articolo 5, paragrafo 6, del regolamento)**

L'autorità competente deve decidere di accogliere o respingere una prima richiesta di esenzione presentata da un operatore aereo a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a) o b), del regolamento. L'operatore aereo non può considerare la mancata adozione di una decisione entro i termini di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento come una decisione che autorizza l'esenzione richiesta.

La mancata adozione di una decisione in merito a richieste di rinnovo al più tardi un mese prima della scadenza dell'esenzione precedentemente concessa sarà considerata una decisione volta ad autorizzare il proseguimento dell'applicazione dell'esenzione oggetto della richiesta di rinnovo. Ciò si verifica nel caso in cui l'operatore aereo abbia suffragato la propria richiesta di rinnovo con una giustificazione dettagliata e adeguata almeno tre mesi prima della scadenza della deroga.

8.5. **Quando inizia ad applicarsi la decisione nazionale?**

L'articolo 5, paragrafo 7, del regolamento prevede che l'operatore aereo abbia il diritto di impugnare una decisione dell'autorità competente che respinge una richiesta di esenzione. In caso di ricorso, in linea con l'autonomia procedurale degli Stati membri si applicheranno le procedure nazionali pertinenti che determineranno se la decisione nazionale impugnata debba essere sospesa o meno.

8.6. **Ruolo della Commissione**

8.6.1. ***Pubblicazione dell'elenco delle esenzioni***

Le autorità competenti devono notificare alla Commissione l'elenco delle esenzioni autorizzate e respinte. Tale elenco sarà corredato dalla motivazione e dalla valutazione per l'accoglimento o il respingimento della richiesta di esenzione (articolo 5, paragrafo 8, del regolamento). È possibile procedere per blocchi di categorie (ad esempio, mancata dimostrazione di uno dei requisiti, mancato rispetto dei termini).

Conformemente all'articolo 5, paragrafo 8, la Commissione deve pubblicare l'elenco delle esenzioni autorizzate e aggiornarlo almeno una volta l'anno.

8.6.2. ***Reclami relativi alle esenzioni concesse***

Conformemente all'articolo 5, paragrafi 9 e 10, e all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento, la Commissione può adottare atti di esecuzione che chiedano all'autorità o alle autorità competenti di adottare una decisione che abroghi una determinata esenzione dall'inizio del periodo di validità degli orari successivo.

Nei casi in cui il periodo di validità degli orari inizia meno di due mesi dopo la pubblicazione della decisione dell'autorità competente che abroga l'esenzione, la decisione che abroga tale esenzione si applicherà soltanto a partire dall'inizio della stagione di traffico successiva ([46]).

La Commissione può decidere di agire di propria iniziativa o a seguito della valutazione di un reclamo scritto relativo a un'esenzione concessa presentato da:

— uno Stato membro;

— un operatore aereo;

— l'ente di gestione dell'aeroporto dell'Unione interessato;

— un fornitore di carburante per l'aviazione.

Al fine di agevolare la valutazione della questione da parte della Commissione e di decidere se sia necessario adottare un atto di esecuzione per chiedere l'abrogazione dell'esenzione concessa, la Commissione può chiedere agli Stati membri e agli operatori aerei tutte le informazioni necessarie. L'articolo 5, paragrafo 10, del regolamento impone agli Stati membri e agli operatori aerei di fornire tali informazioni senza indebito ritardo; inoltre gli Stati membri devono agevolare la fornitura di informazioni da parte degli operatori aerei.

([46]) Articolo 2, lettera d), del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1), per «periodo di validità degli orari» si intende *la stagione estiva o invernale indicata negli orari dei vettori aerei.*