

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B** **REGLAMENTO (UE) 2023/2405 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 18 de octubre de 2023
relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo
sostenible (ReFuelEU Aviation)
(Texto pertinente a efectos del EEE)
(DO L 2405 de 31.10.2023, p. 1)

Rectificado por:

► **C1** Rectificación, DO L 90126 de 26.2.2024, p. 1 (2023/2405)



REGLAMENTO (UE) 2023/2405 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de octubre de 2023

relativo a la garantía de unas condiciones de competencia
equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU
Aviation)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas armonizadas sobre la utilización y el suministro de combustibles de aviación sostenibles.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento es de aplicación para los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y sus respectivas entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, el presente Reglamento se aplicará únicamente a los vuelos de transporte aéreo comercial.

2. Un Estado miembro podrá decidir, previa consulta con la entidad gestora del aeropuerto, que un aeropuerto no contemplado en el artículo 3, punto 1, situado en su territorio sea tratado como un aeropuerto de la Unión a efectos del presente Reglamento, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1, en el momento de la decisión del Estado miembro.

Una entidad gestora de un aeropuerto no contemplado en el artículo 3, punto 1, situado en el territorio de un Estado miembro, podrá solicitar que dicho aeropuerto sea tratado como aeropuerto de la Unión a efectos del presente Reglamento, siempre que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1, en el momento de la solicitud. La entidad gestora del aeropuerto notificará dicha solicitud al Estado miembro cuya autoridad o autoridades sean responsables del aeropuerto en virtud del artículo 11, apartado 6. Dicha notificación irá acompañada de una confirmación de que el aeropuerto cumple los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1.

El Estado miembro de que se trate notificará la decisión a que se refiere el párrafo primero del presente apartado a la Comisión y a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «Agencia») al menos seis meses antes del inicio del período de notificación a partir del cual se aplique dicha decisión. La decisión del Estado miembro irá acompañada de un dictamen motivado que demuestre que se basa en criterios proporcionados y no discriminatorios entre aeropuertos con características competitivas similares.

3. Una persona que realice vuelos de transporte aéreo comercial que no esté contemplada en el artículo 3, punto 3, podrá decidir ser tratada como operador de aeronaves a efectos del presente Reglamento. Una persona que realice vuelos distintos de los vuelos de transporte aéreo

▼B

comercial en el sentido del artículo 3, punto 4, podrá decidir ser tratada como un operador de aeronaves a efectos del presente Reglamento. Las personas contempladas en el artículo 3, punto 3, podrán decidir que sus vuelos de transporte aéreo no comerciales también sean objeto del presente Reglamento. Dicha persona notificará su decisión al Estado miembro cuya autoridad o autoridades competentes sean responsables del operador de aeronaves de conformidad con el artículo 11, apartado 5. Dicho Estado miembro notificará dicha decisión a la Comisión y a la Agencia al menos seis meses antes del inicio del período de notificación a partir del cual se aplique dicha decisión.

4. Sobre la base de la información recibida con arreglo a los apartados 2 y 3, la Comisión facilitará una lista actualizada y consolidada de los aeropuertos de la Unión y operadores de aeronaves afectados. Dicha lista será fácilmente accesible.

*Artículo 3***Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «aeropuerto de la Unión»: un aeropuerto tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, en el que el tráfico de pasajeros haya sido superior a 800 000 pasajeros o en el que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100 000 toneladas en el período de notificación anterior, y que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del TFUE;
- 2) «entidad gestora de un aeropuerto de la Unión»: la entidad gestora de un aeropuerto, respecto a un aeropuerto de la Unión, a que se refiere el artículo 2, punto 2, de la Directiva 2009/12/CE o, cuando el Estado miembro de que se trate haya reservado la gestión de las infraestructuras centralizadas para los sistemas de distribución de combustible a otra entidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 96/67/CE del Consejo ⁽²⁾, esa otra entidad;
- 3) «operador de aeronaves»: una persona que haya gestionado, como mínimo, 500 vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros o 52 vuelos de transporte aéreo de carga, con origen en aeropuertos de la Unión en el período de notificación anterior o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave;
- 4) «vuelo de transporte aéreo comercial»: un vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, inclusive un vuelo de aviación de negocios operado para fines comerciales;

⁽¹⁾ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

⁽²⁾ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

▼B

- 5) «ruta»: el trayecto efectuado en un vuelo, teniendo en cuenta los lugares de salida y de destino de dicho vuelo;
- 6) «combustible de aviación»: el combustible de sustitución fabricado para su uso directo por una aeronave;
- 7) «combustibles de aviación sostenibles»: los combustibles de aviación que son:
 - a) combustibles de aviación sintéticos;
 - b) biocombustibles de aviación, o
 - c) combustibles de aviación de carbono reciclado;
- 8) «biocombustibles de aviación»: los combustibles de aviación que son:
 - a) «biocombustibles avanzados», tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001;
 - b) «biocombustibles», tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 33, de la Directiva (UE) 2018/2001, producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva, o
 - c) «biocombustibles», tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 33, de la Directiva (UE) 2018/2001, con excepción de los biocombustibles producidos a partir de «cultivos alimentarios y forrajeros», tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 40, de dicha Directiva, que cumplan los criterios de sostenibilidad y reducción de emisiones durante el ciclo de vida establecidos en el artículo 29 de dicha Directiva y estén certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva;
- 9) «combustibles de aviación de carbono reciclado»: los combustibles de aviación que son «combustibles de carbono reciclado» tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 35, de la Directiva (UE) 2018/2001, que cumplen el umbral de reducción de emisiones durante el ciclo de vida a que se refiere el artículo 29 *bis*, apartado 2, de dicha Directiva y están certificados de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva;
- 10) «lote»: la cantidad de combustibles de aviación sostenibles que pueden identificarse con un número y pueden rastrearse;
- 11) «emisiones durante el ciclo de vida»: las emisiones de combustibles de aviación sostenibles expresadas en dióxido de carbono equivalente, en las que se tienen en cuenta las emisiones equivalentes de dióxido de carbono de la producción, el transporte, la distribución y el uso de energía a bordo, también durante la combustión, calculadas de conformidad con las metodologías adoptadas con arreglo al artículo 28, apartado 5, o el artículo 31, apartado 5, de la Directiva (UE) 2018/2001 o con arreglo al Derecho de la Unión aplicable;
- 12) «combustibles de aviación sintéticos»: los combustibles de aviación que son combustibles renovables de origen no biológico tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001, que cumplen el umbral de reducción de emisiones durante el ciclo de vida a que se refiere el artículo 29 *bis*, apartado 1, de dicha Directiva y están certificados de conformidad con su artículo 30;

▼B

- 13) «combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono»: los combustibles de aviación de origen no biológico cuyo contenido energético deriva de hidrógeno no fósil con bajas emisiones de carbono, que cumplen el umbral de reducción de emisiones durante el ciclo de vida del 70 % y las metodologías para evaluar dicha reducción de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable;
- 14) «combustibles de aviación convencionales»: los combustibles de aviación que se producen a partir de fuentes fósiles no renovables de combustibles de hidrocarburo;
- 15) «hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación»: el hidrógeno destinado a utilizarse en aeronaves cuyo contenido energético procede de fuentes no fósiles no renovables, que cumple un umbral de reducción de emisiones durante el ciclo de vida del 70 % y las metodologías para evaluar dicha reducción de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable;
- 16) «hidrógeno renovable para la aviación»: el hidrógeno destinado a ser utilizado en aeronaves que se considera «combustible renovable de origen no biológico» tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001 y que cumple el umbral de reducción de emisiones durante el ciclo de vida a que se refiere el artículo 29 *bis*, apartado 1, de dicha Directiva y está certificado de conformidad con el artículo 30 de dicha Directiva;
- 17) «hidrógeno para la aviación»: el hidrógeno renovable para la aviación o hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación;
- 18) «combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono»: los combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono o hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación;
- 19) «proveedor de combustible de aviación»: un proveedor de combustible tal como se define en el artículo 2, párrafo segundo, punto 38, de la Directiva (UE) 2018/2001, que suministra combustible de aviación o hidrógeno para aviación en un aeropuerto de la Unión;
- 20) «proveedor de servicios de asistencia de combustible»: un proveedor de servicios de asistencia en tierra que organiza y lleva a cabo operaciones de repostaje y descarga de combustible, incluidos el almacenamiento de combustible y el control de la calidad y cantidad de las entregas de combustible, a los operadores de aeronaves en los aeropuertos de la Unión, tal como se contempla en el anexo de la Directiva 96/67/CE;
- 21) «centro de actividad principal»: la sede central o el domicilio social de un proveedor de combustible de aviación en el Estado miembro en el que tiene lugar el control financiero y operacional principal del proveedor de combustible de aviación;
- 22) «año de notificación»: el período de un año, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, en el que deben presentarse los informes a que se refieren los artículos 8 y 10;

▼B

- 23) «período de notificación»: el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año anterior al año de notificación;
- 24) «combustible de aviación requerido anualmente»: la cantidad de combustible de aviación denominado «combustible para el vuelo» y «combustible para el rodaje» en el anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽³⁾ que es necesaria para efectuar la totalidad de los vuelos objeto del presente Reglamento y gestionados por un operador de aeronaves, con origen en un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación;
- 25) «cantidad no repostada anualmente»: la diferencia, a lo largo de un período de notificación, entre el combustible de aviación requerido anualmente y el combustible abastecido realmente por un operador de aeronaves antes de la salida de los vuelos objeto del presente Reglamento con origen en un aeropuerto de la Unión determinado;
- 26) «cantidad total no repostada anualmente»: la suma, a lo largo de un período de notificación, de las cantidades no repostadas anualmente por un operador de aeronaves en todos los aeropuertos de la Unión;
- 27) «régimen de gases de efecto invernadero»: un régimen que concede prestaciones a los operadores de aeronaves por el uso de combustibles de aviación sostenibles.

*Artículo 4***Porcentaje de combustibles de aviación sostenibles disponible en los aeropuertos de la Unión**

1. De conformidad con el artículo 15, los proveedores de combustible de aviación garantizarán que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión contenga un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles, incluido un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sintéticos de conformidad con los valores y las fechas de aplicación establecidos en el anexo I. Sin perjuicio de esos porcentajes mínimos, los proveedores de combustible de aviación también garantizarán que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión en los períodos comprendidos entre 1 de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2031 y entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034 contenga al menos los porcentajes medios de combustibles de aviación sintéticos de conformidad con los valores establecidos en el anexo I.

Esta obligación también se considerará cumplida cuando los porcentajes mínimos mencionados en el párrafo primero se alcancen mediante:

- a) hidrógeno renovable para la aviación;
- b) combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

▼B

2. A efectos del cálculo de los porcentajes mínimos del anexo I, cuando el hidrógeno para la aviación se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en un aeropuerto de la Unión:

▼C1

a) los valores relativos al contenido energético de todos los combustibles pertinentes serán los contemplados en el artículo 27, apartado 2, letras g) y h), y en el anexo III de la Directiva (UE) 2018/2001 o en las normas de aviación internacionales pertinentes en relación con los combustibles no incluidos en dicho anexo, y

▼B

b) el contenido energético del hidrógeno para la aviación suministrado se tendrá en cuenta tanto en el numerador como en el denominador.

3. Cuando un proveedor de combustible de aviación haga uso de la posibilidad establecida en el apartado 1, párrafo segundo, o cuando un operador de aeronaves se abastezca de los combustibles a que se refiere dicho párrafo, las referencias a los combustibles de aviación sostenibles en el artículo 3, puntos 10, 11 y 27, los artículos 8, 9 y 10, el artículo 12, apartados 6 y 7, el artículo 13, apartado 1, letras a), b) y g), el artículo 14, el artículo 15, apartado 1, y el anexo II se entenderán hechas también a los combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono y al hidrógeno renovable para la aviación.

4. Para cada período de notificación, los biocombustibles de aviación distintos de los biocombustibles avanzados, tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 34, de la Directiva (UE) 2018/2001, y los distintos de los producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de dicha Directiva, suministrados en los aeropuertos de la Unión por cada proveedor de combustible de aviación, representarán un máximo del 3 % de los combustibles de aviación suministrados con el fin de cumplir los porcentajes mínimos a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el anexo I del presente Reglamento.

5. Los combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las siguientes materias primas se excluirán del cálculo de los porcentajes mínimos de estos combustibles establecidos en el anexo I del presente Reglamento: «cultivos alimentarios y forrajeros», tal como se definen en el artículo 2, párrafo segundo, punto 40, de la Directiva (UE) 2018/2001, cultivos intermedios, destilado de ácidos grasos de palma y materiales derivados de la palma y la soja, así como pastas de jabón y sus derivados.

No obstante, dicha exclusión no se aplicará a ninguna materia prima incluida en el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001, en las condiciones establecidas en dicho anexo.

6. Los proveedores de combustible de aviación deben demostrar que cumplen con la obligación del apartado 1 del presente artículo haciendo uso del sistema de balance de masa al que se refiere el artículo 30 de la Directiva (UE) 2018/2001.

7. Sin perjuicio de la aplicación del artículo 12, apartados 4 y 5, en caso de que un proveedor de combustible de aviación no suministre los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I durante un período de notificación determinado, complementará, como mínimo, tal déficit en

▼B

el siguiente período de notificación. Excepcionalmente, cuando un proveedor de combustible de aviación no suministre los porcentajes medios de combustible de aviación sintético durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2031, complementará como mínimo ese déficit antes de que finalice el período comprendido entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034, y cuando un proveedor de combustible de aviación no suministre los porcentajes medios de combustible de aviación sintético durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034, complementará como mínimo ese déficit en el período de notificación siguiente.

*Artículo 5***Obligación de repostaje para los operadores de aeronaves**

1. La cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente un operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado representará, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente.

2. Un operador de aeronaves podrá situarse por debajo del umbral establecido en el apartado 1 del presente artículo cuando sea necesario por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible. En tales casos, el operador de aeronaves de que se trate justificará debidamente a la autoridad o autoridades competentes a que se refiere el artículo 11, apartado 6, y a la Agencia la razón por la que se sitúa por debajo de dicho umbral, con inclusión de una indicación de las rutas afectadas. Dicha información se incluirá en el informe previsto en el artículo 8. Las cantidades de combustible asociadas se notificarán por separado, de conformidad con el artículo 8.

3. Excepcionalmente, cuando esté debidamente justificado, un operador de aeronaves podrá solicitar a la autoridad o autoridades competentes a que se refiere el artículo 11, apartado 6, una exención temporal de la obligación establecida en el apartado 1 del presente artículo para los vuelos en una ruta específica existente o nueva de menos de 850 kilómetros, o de 1 200 kilómetros en rutas que conecten con aeropuertos situados en islas sin conexiones ferroviarias o por carretera, con origen en un aeropuerto de la Unión. Esa distancia se calculará aplicando el método de la distancia ortodrómica.

Dicha solicitud deberá presentarse al menos tres meses antes de la fecha prevista de aplicación de la exención, acompañada de una justificación detallada y adecuada. Dicha exención debe limitarse a las siguientes situaciones:

- a) dificultades operativas graves y recurrentes para el repostaje de aeronaves en un aeropuerto de la Unión determinado que les impida realizar servicios de escala en un plazo razonable, o
- b) dificultades estructurales de suministro de combustible de aviación derivadas de las características geográficas de un aeropuerto de la Unión determinado que den lugar a unos precios de los combustibles de aviación considerablemente más elevados que los precios medios aplicados en otros aeropuertos de la Unión para tipos de combustibles de aviación similares debido, en particular, a limitaciones específicas de transporte de combustible o a la disponibilidad reducida de combustible en dicho aeropuerto de la Unión, y que colocan al operador de aeronaves en cuestión en una situación de desventaja competitiva importante en comparación con las condiciones del mercado existentes en otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares.

4. La autoridad o autoridades competentes evaluarán dicha solicitud. A la luz de la justificación presentada, podrán solicitar información adicional.

▼B

5. La autoridad o autoridades competentes adoptarán una decisión sobre la solicitud sin demora indebida a más tardar un mes antes de la fecha de aplicación de la exención prevista. Cuando la autoridad o autoridades competentes soliciten información adicional con arreglo al apartado 4, se suspenderá el plazo para que la autoridad o autoridades competentes adopten una decisión hasta que el operador de aeronaves facilite información completa.

La exención concedida tendrá un período de validez limitado, no superior a un año, tras el cual se revisará a petición del operador de aeronaves.

6. La autoridad o autoridades competentes adoptarán la decisión de aceptar o rechazar cualquier primera solicitud de exención presentada con arreglo al apartado 3. El hecho de no adoptar tal decisión en el plazo establecido en el apartado 5 no se considerará una decisión por la que se autorice la exención solicitada. La no adopción de una decisión relativa a una solicitud de prórroga de una exención existente, siempre que dicha solicitud esté respaldada por una justificación detallada y adecuada, a más tardar un mes antes de la fecha de la renovación prevista, se considerará una decisión de autorización para seguir aplicando la exención solicitada.

7. El operador de aeronaves tendrá derecho a recurrir una decisión de la autoridad o autoridades competentes que denieguen una solicitud de exención.

8. La autoridad o autoridades competentes notificarán a la Comisión la lista de exenciones autorizadas y rechazadas, explicando la justificación de su decisión y la evaluación en la que se basa. La Comisión publicará la lista de exenciones autorizadas y la actualizará al menos una vez al año.

9. A raíz de una reclamación escrita presentada por un Estado miembro, un operador de aeronaves, la entidad gestora del aeropuerto de la Unión de que se trate, o un proveedor de combustible de aviación, o bien por iniciativa propia, la Comisión, tras evaluar la justificación facilitada para la exención concedida en virtud del apartado 5 del presente artículo a la luz de los criterios establecidos en el apartado 3 del presente artículo, podrá adoptar actos de ejecución solicitando a la autoridad o autoridades competentes que adopten una decisión por la que se derogue dicha exención a partir del inicio del siguiente período de programación de horarios en el sentido del artículo 2, letra d), del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo ⁽⁴⁾. Cuando dicho período de programación de horarios comience menos de dos meses después de la publicación de la decisión, la decisión por la que se derogue la exención empezará a aplicarse a partir del inicio del siguiente período de programación de horarios. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

10. Para poder adoptar los actos de ejecución a que se refiere el apartado 9, la Comisión podrá solicitar toda la información necesaria a los Estados miembros y a los operadores de aeronaves. Los Estados miembros y los operadores de aeronaves facilitarán dicha información sin demora indebida. Los Estados miembros facilitarán la provisión de información por parte de los operadores de aeronaves.

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

▼B

11. A más tardar el 1 de septiembre de 2024, la Comisión adoptará directrices relativas a la aplicación de las exenciones a que se refiere el presente artículo. Dichas directrices incluirán los elementos que el operador de aeronaves debe proporcionar para justificar las exenciones.

*Artículo 6***Obligación de la entidad gestora de un aeropuerto de la Unión de facilitar el acceso a los combustibles de aviación sostenibles**

1. Las entidades gestoras de los aeropuertos de la Unión adoptarán todas las medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles de conformidad con el presente Reglamento.

2. En caso de que los operadores de aeronaves informen a la autoridad o autoridades competentes de que tienen dificultades para acceder en un aeropuerto de la Unión determinado a combustibles de aviación que contengan porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, de conformidad con el presente Reglamento, la autoridad o autoridades competentes podrán solicitar a la entidad gestora del aeropuerto de la Unión que facilite la información necesaria para demostrar que cumple lo dispuesto en el apartado 1. La entidad gestora del aeropuerto de la Unión de que se trate facilitará la información a la autoridad competente sin demora injustificada.

3. La autoridad o autoridades competentes evaluarán toda la información recibida de conformidad con el apartado 2. Cuando la autoridad o autoridades competentes lleguen a la conclusión de que la entidad gestora del aeropuerto de la Unión cumple sus obligaciones en virtud del apartado 1, informará a la Comisión y a la Agencia al respecto. En caso de incumplimiento, la autoridad o autoridades competentes solicitarán a la entidad gestora del aeropuerto de la Unión que detecte y adopte las medidas necesarias para subsanar la falta de acceso adecuado de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles sin demora indebida y, en cualquier caso, a más tardar tres años después de la solicitud de la autoridad competente con arreglo al apartado 2.

4. A efectos de los apartados 2 y 3, cuando proceda, los proveedores de combustible de aviación, los proveedores de servicios de asistencia de combustible, los operadores de aeronaves y cualquier otra parte afectada por las dificultades notificadas facilitarán, previa solicitud y sin demora indebida, toda la información necesaria a la entidad gestora del aeropuerto de la Unión y cooperarán con esta en la detección y la adopción de las medidas necesarias para subsanar las dificultades notificadas.

5. La autoridad o autoridades competentes transmitirán sin demora indebida a la Agencia toda la información pertinente facilitada en virtud de los apartados 2 y 3 del presente artículo para que esta pueda elaborar el informe técnico a que se refiere el artículo 13.



Artículo 7

Fomento del suministro de hidrógeno y electricidad en los aeropuertos de la Unión

1. Las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión, los proveedores de combustible de aviación y los proveedores de servicios de asistencia de combustible cooperarán, cuando proceda, con sus respectivos Estados miembros en la preparación de los marcos de acción nacionales para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.

2. Las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión, los proveedores de combustible de aviación y los proveedores de servicios de asistencia de combustible, cuando proceda, de conformidad con los marcos de acción nacionales a que se refiere el apartado 1 —cuando se hayan adoptado dichos marcos—, cooperarán y emprenderán esfuerzos para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves al hidrógeno o la electricidad utilizados principalmente para la propulsión de una aeronave y para proporcionar la infraestructura y los servicios necesarios para el suministro, el almacenamiento y el abastecimiento de dichos hidrógeno o electricidad para repostar o recargar aeronaves, en consonancia con los marcos de acción nacionales para la implantación de infraestructuras para combustibles alternativos, cuando proceda.

3. A más tardar el 31 de marzo de 2025, y posteriormente cada dos años, las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión informarán a las autoridades competentes y a la Agencia sobre el estado de avance de los proyectos existentes, para sus respectivos aeropuertos de la Unión, que lleven a cabo cualquiera de las iniciativas mencionadas en el apartado 2. Dicho informe incluirá información que esté a disposición del público o que pueda hacerse pública, incluidas, cuando proceda, previsiones sobre los volúmenes y el tipo de producción y suministro de hidrógeno y electricidad a los operadores de aeronaves en el aeropuerto de la Unión, así como planes de implantación de infraestructuras y servicios de recarga y repostaje cuando se adopten dichos planes.

Artículo 8

Obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves

1. A más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación, y por vez primera en 2025, los operadores de aeronaves comunicarán a las autoridades competentes y a la Agencia la siguiente información con respecto a un período de notificación concreto:

- a) la cantidad total de combustible de aviación de que se han abastecido en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas;
- b) el combustible de aviación requerido anualmente, por aeropuerto de la Unión, expresado en toneladas;
- c) la cantidad anual no repostada, por aeropuerto de la Unión, que debe notificarse como 0 (cero) si la cantidad anual no repostada es negativa o si es inferior o igual a 10 % del combustible de aviación requerido anualmente;

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

▼B

- d) la cantidad repostada anualmente, por aeropuerto de la Unión, por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad de los combustibles de conformidad con el artículo 5, apartado 2, expresada en toneladas;
- e) la cantidad total de combustibles de aviación sostenibles adquirida a proveedores de combustible de aviación para efectuar sus vuelos regulados por el presente Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión, expresada en toneladas;
- f) para cada compra de combustibles de aviación sostenibles, el nombre del proveedor de combustible de aviación, la cantidad comprada expresada en toneladas, el proceso de conversión, las características y el origen de la materia prima utilizada para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida de los combustibles de aviación sostenibles, y, cuando una compra incluya diferentes tipos de combustibles de aviación sostenibles con características diferentes, la facilitación de esa información para cada tipo de combustible de aviación sostenible;
- g) el total de vuelos operados regulados por el presente Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión, expresado en número de vuelos y en horas de vuelo.

2. El informe se presentará de conformidad con las plantillas que figuran en el anexo II.

3. El informe será comprobado por un verificador independiente de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 14 y 15 de la Directiva 2003/87/CE y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta.

Artículo 9

Operadores de aeronaves que declaran el uso de combustibles de aviación sostenibles

1. Los operadores de aeronaves no solicitarán prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen de gases de efecto invernadero. El factor de emisión para el uso de combustibles de aviación sostenibles en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de la Unión (RCDE UE) se establece en el anexo IV de la Directiva 2003/87/CE o en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 14 de dicha Directiva. A efectos de la asignación de derechos de emisión en el marco del RCDE UE, se aplicará la Directiva 2003/87/CE. A efectos de la asignación de derechos de emisión reservados para el abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles en el marco del RCDE UE, se aplicará el artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE.

Junto con el informe a que se refiere el artículo 8, los operadores de aeronaves facilitarán a la Agencia:

- a) una declaración de los regímenes de gases de efecto invernadero en los que participan y en los que pueden notificar combustibles de aviación sostenibles;
- b) una declaración de que no han notificado en más de un régimen de gases de efecto invernadero lotes idénticos de combustibles de aviación sostenibles, e

▼B

- c) información sobre la participación en regímenes de apoyo financiero de la Unión, nacionales o regionales, que permitan compensar a los operadores de aeronaves por los costes de los combustibles de aviación sostenibles adquiridos, e información sobre si el mismo lote de CAS ha recibido ayuda en virtud de más de un régimen de apoyo financiero.

2. A efectos de la notificación del uso de combustibles de aviación sostenibles con arreglo al artículo 8 del presente Reglamento o en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero, los proveedores de combustible de aviación facilitarán a los operadores de aeronaves la información pertinente y exacta relativa al período de notificación de forma gratuita cuanto antes y, en todo caso, a más tardar el 14 de febrero de cada año de notificación.

3. El operador de aeronaves podrá solicitar al proveedor de combustible de aviación que le facilite la información a que se refiere el apartado 2 para otras obligaciones de notificación, incluidas las establecidas en el Derecho nacional. El proveedor de combustible de aviación facilitará dicha información de forma gratuita. Cuando la solicitud se refiera a información relativa a un período que ya haya finalizado en el momento de la solicitud, el proveedor de combustible de aviación facilitará dicha información en un plazo de noventa días a partir de la fecha de dicha solicitud. Cuando la solicitud se refiera a información relativa a un período de notificación que aún no haya finalizado en el momento en que se presentó la solicitud, el operador de aeronaves procurará presentar su solicitud al menos cuarenta y cinco días antes de que finalice dicho período. El proveedor de combustible de aviación facilitará dicha información en un plazo de cuarenta y cinco días a partir del final de dicho período.

Artículo 10

Obligaciones de notificación de los proveedores de combustible de aviación

A más tardar el 14 de febrero de cada año de notificación y por vez primera en 2025, los proveedores de combustible de aviación notificarán, en la base de datos de la Unión a que se refiere el artículo 31 *bis* de la Directiva (UE) 2018/2001, la siguiente información relativa al período de notificación:

- a) la cantidad de combustible de aviación suministrado en cada aeropuerto de la Unión, expresada en toneladas;
- b) la cantidad de combustibles de aviación sostenibles suministrado en cada aeropuerto de la Unión y por cada tipo de combustible de aviación sostenible, tal como se especifica en la letra c), expresada en toneladas;
- c) el proceso de conversión, las características y el origen de las materias primas utilizadas para la producción, y las emisiones durante el ciclo de vida de cada tipo de combustible de aviación sostenible suministrado en los aeropuertos de la Unión;
- d) el contenido de compuestos aromáticos y naftalenos en porcentaje en volumen y de azufre en porcentaje en masa en el combustible de aviación suministrado por lote, por aeropuerto de la Unión y a escala de la Unión, indicando el volumen y la masa totales de cada lote y el método de ensayo aplicado para medir el contenido de cada sustancia a escala de lote;

▼B

- e) el contenido energético de los combustibles de aviación y de los combustibles de aviación sostenibles suministrados en cada aeropuerto de la Unión, para cada tipo de combustible.

Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a nivel nacional para garantizar que la información introducida por los proveedores de combustible de aviación en dicha base de datos de la Unión sea exacta y haya sido verificada y auditada de conformidad con el artículo 31 *bis* de la Directiva (UE) 2018/2001.

La Agencia y las autoridades competentes tendrán acceso a dicha base de datos de la Unión. La Agencia utilizará la información que figure en dicha base de datos de la Unión, una vez que la información haya sido verificada en cada Estado miembro de conformidad con el artículo 31 *bis* de la Directiva (UE) 2018/2001.

Artículo 11

Autoridad competente

1. Los Estados miembros designarán a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de imponer multas a los operadores de aeronaves, las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación. Los Estados miembros informarán a la Comisión y a la Agencia de la identidad de la autoridad o autoridades competentes que hayan designado.

2. Los Estados miembros garantizarán que sus autoridades competentes ejerzan sus tareas de supervisión y ejecución con imparcialidad y transparencia, y de manera independiente de los operadores de aeronaves, los proveedores de combustible de aviación y las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión. Los Estados miembros garantizarán asimismo que sus autoridades competentes dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento.

3. La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán e intercambiarán toda la información pertinente para garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos del presente Reglamento.

4. La Agencia enviará a las autoridades competentes los datos agregados correspondientes a los operadores de aeronaves, los aeropuertos de la Unión y sus respectivas entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación para los que sean competentes dichas autoridades con arreglo a los apartados 5, 6 y 7.

5. El Estado miembro responsable cuya autoridad o autoridades competentes designadas con arreglo al apartado 1 del presente artículo sean responsables respecto de un determinado operador de aeronaves se determinará de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión⁽⁶⁾. En el caso de los operadores de aeronaves no atribuidos a un Estado miembro en dicho Reglamento, el Estado miembro responsable se determinará con arreglo a las normas establecidas en el artículo 18 *bis* de la Directiva 2003/87/CE. La Comisión podrá apoyar a los Estados miembros en el proceso de atribución. A tal fin, la Comisión podrá solicitar la asistencia de Eurocontrol y celebrar cualquier acuerdo adecuado con Eurocontrol a tal efecto.

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (DO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

▼B

6. El Estado miembro responsable cuya autoridad o autoridades competentes designadas de conformidad con el apartado 1, sean responsables de una determinada entidad gestora de un aeropuerto de la Unión, se determinará sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva del aeropuerto de la Unión.

7. El Estado miembro responsable cuya autoridad o autoridades competentes designadas de conformidad con el apartado 1 sean responsables respecto de un determinado proveedor de combustible de aviación, será el Estado miembro en el que el proveedor de combustible de aviación tenga su centro de actividad principal.

8. En el caso de los proveedores de combustible de aviación que no tengan su centro de actividad principal en un Estado miembro, el Estado miembro responsable será aquel en el que el proveedor de combustible de aviación haya suministrado la mayor cantidad de combustible de aviación en 2023 o en el primer año de suministro de combustible de aviación en el mercado de la Unión, si esta fecha es posterior.

Dicho proveedor de combustible de aviación podrá presentar una solicitud motivada a su autoridad competente pidiendo que se le reasigne a otro Estado miembro si ha suministrado los mayores porcentajes de su combustible de aviación en dicho Estado miembro durante los dos años anteriores a la solicitud. La decisión de reasignación se adoptará en un plazo de seis meses a partir de la solicitud del proveedor de combustible de aviación, estará sujeta al acuerdo de las autoridades competentes del Estado miembro de reasignación y se transmitirá sin demora indebida a la Agencia y a la Comisión. Será aplicable a partir del inicio del período de notificación siguiente a la fecha de adopción de dicha decisión.

*Artículo 12***Ejecución**

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones previstas deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, teniendo en cuenta, en particular, la naturaleza, duración, reiteración y gravedad de la infracción. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de 2024 dicho régimen y dichas medidas, y le comunicarán sin demora cualquier modificación al respecto.

2. Los Estados miembros garantizarán que se sancione con multa a todo operador de aeronaves que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 5. Dicha multa será proporcionada y disuasoria y no inferior al doble del importe que resulte de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada por la cantidad total no repostada anualmente. Un operador de aeronaves podrá quedar exento de una multa si puede demostrar que su incumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 5 se debía a circunstancias excepcionales e imprevisibles, ajenas a su control, cuyos efectos no podrían haberse evitado ni siquiera habiendo adoptado todas las medidas razonables.

3. Los Estados miembros garantizarán que se sancione con multa a toda entidad gestora de aeropuertos de la Unión que no adopte las medidas necesarias para subsanar la falta de acceso adecuado de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles de conformidad con el artículo 6, apartado 3.

▼B

4. Los Estados miembros garantizarán que se sancione con multa a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles. Dicha multa será proporcionada y disuasoria y no inferior al doble del importe que resulte de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenibles por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que incumpla los porcentajes mínimos a que se refiere el artículo 4 y el anexo I.

5. Los Estados miembros garantizarán que se sancione con multa a todo proveedor de combustible de aviación que incumpla las obligaciones establecidas en el artículo 4 sobre los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sintéticos y, durante el período del 1 de enero de 2030 al 31 de diciembre de 2034, sobre los porcentajes medios de combustibles de aviación sintéticos. Dicha multa será proporcionada y disuasoria y no inferior al doble del importe que resulte de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación sintético y el combustible de aviación convencional por tonelada y por la cantidad de combustible de aviación que incumpla los porcentajes mínimos a que se refieren el artículo 4 y el anexo I. Al determinar la multa en relación con los porcentajes medios de combustibles de aviación sintéticos, los Estados miembros tendrán en cuenta cualquier multa relacionada con los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sintéticos de los que ya sea responsable el proveedor de combustible de aviación con respecto al período correspondiente a que se refiere el presente apartado, a fin de evitar una doble sanción.

6. Los Estados miembros garantizarán que se sancione con multa a todo proveedor de combustible de aviación del que se haya demostrado que facilitó información engañosa o inexacta sobre las características o el origen de los combustibles de aviación sostenibles que suministró con arreglo al artículo 9, apartado 2, y al artículo 10. Dicha multa será proporcionada y disuasoria y no inferior al doble del importe que resulte de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenible por tonelada por la cantidad de combustibles de aviación respecto a la cual se facilitó información engañosa o inexacta.

7. En la decisión por la que se impongan las multas a que se refieren los apartados 2, 4, 5 y 6 del presente artículo, la autoridad o autoridades competentes explicarán la metodología aplicada para determinar en el mercado del combustible de aviación de la Unión el precio del combustible de aviación, del combustible de aviación sostenible y del combustible de aviación sintético. Dicha metodología se basará en criterios verificables y objetivos, con inclusión del último informe técnico disponible a que se refiere el artículo 13.

8. Los Estados miembros garantizarán que todo proveedor de combustible de aviación que presente un déficit acumulado con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 sobre los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles o de combustibles de aviación sintéticos en un período de notificación determinado suministre al mercado, en el siguiente período de notificación, una cantidad de ese mismo combustible que equivalga a dicho déficit, además de la cantidad obligatoria que le corresponda en dicho período de notificación.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2031 y entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034 se aplicarán las normas siguientes a los combustibles de aviación sintéticos:

▼B

- a) todo proveedor de combustible de aviación que haya acumulado un déficit con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 en relación con los porcentajes medios de combustibles de aviación sintéticos en el período comprendido entre el 1 de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2031 suministrará al mercado antes del final del período comprendido entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034 una cantidad de combustible de aviación sintético igual a ese déficit, además de sus obligaciones en dicho período, y
- b) todo proveedor de combustible de aviación que presente un déficit acumulado con respecto a la obligación establecida en el artículo 4 sobre los porcentajes medios de combustibles de aviación sintéticos en el período comprendido entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034, suministrará al mercado en el siguiente período de notificación una cantidad de combustible de aviación sintético equivalente a dicho déficit, además de la cantidad obligatoria que le corresponda en el período de notificación.

El cumplimiento de las obligaciones a que se refieren los párrafos primero y segundo del presente apartado no eximirá al proveedor de combustible de aviación de la obligación de pagar las multas establecidas en los apartados 4 y 5.

9. Los Estados miembros dispondrán del marco jurídico y administrativo necesario a escala nacional para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y la recaudación de las multas.

10. Los Estados miembros procurarán garantizar que los ingresos generados por las multas, o el equivalente en valor financiero de esos ingresos, se utilicen para respaldar proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los combustibles de aviación sostenibles, la producción de estos combustibles o mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre estos y los combustibles de aviación convencionales.

Cuando dichos ingresos se asignen al presupuesto general de un Estado miembro, se considerará que un Estado miembro ha cumplido el párrafo primero si aplica políticas de apoyo financiero para apoyar proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los combustibles de aviación sostenibles, la producción de estos combustibles o políticas que apoyen mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre estos y los combustibles de aviación convencionales, que tengan un valor equivalente o superior a los ingresos generados por las multas.

A más tardar el 25 de septiembre de 2026, y posteriormente cada cinco años, los Estados miembros publicarán un informe sobre el uso que se haya hecho de los ingresos agregados generados por las multas, así como información sobre el nivel de gasto asignado a proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los combustibles de aviación sostenibles, la producción de estos combustibles o las políticas que apoyen mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre estos y los combustibles de aviación convencionales.

Artículo 13

Recogida y publicación de datos

1. La Agencia publicará cada año un informe técnico basado en los informes a que se refieren los artículos 7, 8 y 10 y lo remitirá al Parlamento Europeo y al Consejo. En dicho informe constará, como mínimo, la información siguiente:

▼B

- a) la cantidad agregada de combustibles de aviación sostenibles comprada por los operadores de aeronaves a escala de la Unión para su uso en vuelos regulados por el presente Reglamento con origen en un aeropuerto de la Unión, y por aeropuerto de la Unión;
- b) la cantidad agregada de combustibles de aviación sostenibles y de combustibles de aviación sintéticos suministrada a escala de la Unión, por Estado miembro y por aeropuerto de la Unión. El informe incluirá la cantidad y el tipo de materia prima utilizada a escala de la Unión, por Estado miembro y por aeropuerto de la Unión, y un análisis de la capacidad de los proveedores de combustible de aviación para cumplir los porcentajes mínimos definidos en el anexo I;
- c) en la medida de lo posible, la cantidad de combustibles de aviación sostenibles suministrados, en los terceros países con los que la Unión, o la Unión y sus Estados miembros, hayan celebrado un acuerdo que regule la prestación de servicios aéreos, y en otros terceros países en los que dicha información esté a disposición del público;
- d) la situación del mercado, incluida la información sobre los precios, y las tendencias de la producción y el uso de combustibles de aviación sostenibles en la Unión y por Estado miembro y, en la medida de lo posible, en los terceros países con los que la Unión, o la Unión y sus Estados miembros, hayan celebrado un acuerdo que regule la prestación de servicios aéreos, así como en otros terceros países, incluida información sobre la evolución de la diferencia de precios entre los combustibles de aviación sostenibles y los combustibles de aviación convencionales;
- e) la situación en cuanto al cumplimiento por la entidad gestora de un aeropuerto de la Unión, de las obligaciones establecidas en el artículo 6;
- f) la situación, en el período de notificación, en cuanto al cumplimiento de cada operador de aeronaves y cada proveedor de combustible de aviación que tenga una obligación en virtud del presente Reglamento;
- g) el origen y las características de todos los combustibles de aviación sostenibles y las características de sostenibilidad del hidrógeno para la aviación comprados por los operadores de aeronaves para su utilización en vuelos regulados por el presente Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión;
- h) el contenido medio total de compuestos aromáticos y naftaleno por porcentaje en volumen y de azufre por porcentaje en masa en el combustible de aviación suministrado por los aeropuertos de la Unión y a escala de la Unión;
- i) el estado de avance de los proyectos en los aeropuertos de la Unión que lleven a cabo las iniciativas a que se refiere el artículo 7, apartado 3.

2. La Agencia podrá consultar a los expertos de los Estados miembros al elaborar dicho informe.



Artículo 14

Sistema de etiquetado medioambiental

1. Se establece un sistema voluntario de etiquetado medioambiental que permite medir el comportamiento medioambiental de los vuelos.

2. Las etiquetas expedidas de conformidad con el presente artículo se aplicarán a los operadores de aeronaves incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento para los vuelos regulados por el presente Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión. Cuando un operador de aeronaves solicite la expedición de una etiqueta con arreglo al presente artículo, solicitará dicha etiqueta para todos sus vuelos regulados por el presente Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión.

Los operadores de aeronaves podrán solicitar la expedición de etiquetas en virtud del presente artículo también para sus vuelos regulados por el presente Reglamento con llegada en aeropuertos de la Unión. Cuando un operador de aeronaves solicite la expedición de una etiqueta con arreglo al presente párrafo, solicitará dicha etiqueta para todos sus vuelos con llegada en aeropuertos de la Unión.

3. Las etiquetas expedidas de conformidad con el presente artículo certificarán el nivel de comportamiento medioambiental de un vuelo sobre la base de la información a que se refiere el párrafo segundo del presente apartado. El nivel de comportamiento medioambiental de un vuelo se determinará sobre la base del comportamiento medioambiental medio de los vuelos realizados por un operador de aeronaves determinado en una ruta específica durante el período de programación correspondiente anterior en el sentido del artículo 2, letra d), del Reglamento (CEE) n.º 95/93.

Las etiquetas expedidas de conformidad con el presente artículo constarán de la siguiente información:

a) la huella de carbono por pasajero prevista, expresada en unidades métricas como kilogramos de CO₂ por pasajero, durante el período de validez de la etiqueta;

b) la eficiencia en CO₂ por kilómetro prevista, expresada en unidades métricas como gramos de CO₂ por pasajero por kilómetro, durante el período de validez de la etiqueta.

4. La Agencia determinará la huella de carbono por pasajero prevista y la eficiencia de CO₂ por kilómetro prevista de un vuelo sobre la base de una metodología normalizada y basada en datos científicos y de la información facilitada por los operadores de aeronaves sobre la totalidad o algunos de los factores siguientes:

a) los tipos de aeronaves, el número medio de pasajeros y las cargas transportadas, además de, en caso necesario, estimaciones de esos factores, como los factores de carga medios de la ruta especificada para un período de tiempo determinado, y

b) el rendimiento del combustible utilizado en los vuelos efectuados por el operador de aeronaves sobre la base de la utilización de combustible y de parámetros como la cantidad total de combustibles de aviación sostenibles suministrados, el porcentaje en relación con la utilización total de combustible, la calidad y el origen, la composición y las emisiones durante el ciclo de vida derivadas de la utilización de combustible calculadas para el vuelo.

▼B

5. Las etiquetas expedidas con arreglo al presente artículo serán válidas por un período limitado no superior a un año especificado en los actos de ejecución a que se refiere el apartado 11, letra c). El operador de aeronaves expondrá claramente el período de validez de la etiqueta junto con la etiqueta.

6. La Agencia expedirá etiquetas a petición de un operador de aeronaves para cada vuelo o conjunto de vuelos operados en las mismas condiciones, sobre la base de la información a que se refiere el apartado 3 y de la metodología y los factores normalizados y basados en datos científicos a que se refiere el apartado 4.

La Agencia podrá exigir al operador de aeronaves que facilite la información adicional necesaria para la expedición de la etiqueta.

Cuando el operador de aeronaves no presente toda la información necesaria para que la Agencia expida la etiqueta solicitada, la Agencia rechazará la solicitud.

El operador de aeronaves podrá interponer recurso contra las decisiones de la Agencia adoptadas con arreglo al presente apartado y al apartado 7 del presente artículo. Dicho recurso se dirigirá a la sala de recursos a que se refiere el artículo 105 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ en un plazo de diez días desde la notificación de la decisión. Serán aplicables los artículos 106 y 107, el artículo 108, apartados 2 y 3, y los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento (UE) 2018/1139. Toda decisión adoptada por la Agencia en virtud del presente apartado se adoptará sin demora indebida.

7. La Agencia revisará periódicamente si han cambiado los factores en función de los cuales se expidió una etiqueta para cada vuelo o conjunto de vuelos operados en las mismas condiciones. Si la Agencia llega a la conclusión de que una etiqueta ya no es adecuada, retirará, tras dar al operador la oportunidad de ser oído, la etiqueta existente o expedirá una nueva. La Agencia informará de su decisión al operador de aeronaves.

El operador de aeronaves adaptará sin demora la presentación de la etiqueta en consecuencia.

8. Los operadores de aeronaves a los que se haya concedido una etiqueta de conformidad con el apartado 6 exhibirán la etiqueta que contenga la información a que se refiere el apartado 3, párrafo segundo. La etiqueta deberá ser fácilmente accesible y comprensible. Se presentará de manera que permita a los clientes comparar fácilmente el comportamiento medioambiental de los vuelos operados por diferentes operadores de aeronaves que realizan la misma ruta. Cuando un operador de aeronaves exhiba la etiqueta en un punto de venta o en cualquier otro contacto con los clientes, lo hará para todos los vuelos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

▼B

9. Para financiar los costes del servicio prestado por la Agencia, la expedición de una etiqueta a petición de un operador de aeronaves estará sujeta al pago de una tasa. Los ingresos generados por dichas tasas constituirán otros ingresos en el sentido del artículo 120, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139 y se tratarán como ingresos afectados que la Agencia asignará para cubrir dichos costes. Se aplicará el artículo 126, apartados 2 y 3 del Reglamento (UE) 2018/1139. El importe de la tasa se definirá de conformidad con el artículo 126, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139.

10. En el marco de sus funciones en el ámbito de la protección del medio ambiente establecidas en el artículo 87, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Agencia contribuirá a concienciar sobre la existencia del sistema de etiquetado establecido por el presente artículo.

11. Con objeto de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente artículo, la Comisión adoptará, a más tardar el 1 de enero de 2025, actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a:

- a) la metodología normalizada y basada en datos científicos a que se refiere el apartado 4, basada en los mejores datos científicos disponibles, en particular los datos facilitados por la Agencia y concretamente la metodología para utilizar las estimaciones a que se refiere el apartado 4, letra a);
- b) el procedimiento mediante el cual los operadores de aeronaves deben facilitar a la Agencia la información pertinente para la expedición de una etiqueta, y el procedimiento para que la Agencia expida dicha etiqueta, incluido el plazo en el que la Agencia debe adoptar una decisión con arreglo al apartado 6;
- c) el período de validez de las etiquetas expedidas de conformidad con el presente artículo, que no excederá de un año;
- d) las condiciones en las que la Agencia debe llevar a cabo la revisión a que se refiere el apartado 7;
- e) el procedimiento mencionado en el apartado 7 a través del cual la Agencia puede retirar etiquetas existentes o expedir una nueva etiqueta;
- f) las plantillas para mostrar las etiquetas expedidas de conformidad con el presente artículo;
- g) la garantía de que el acceso a todas las etiquetas expedidas sea fácil, en un formato legible electrónicamente;
- h) la posibilidad y las condiciones en las que los operadores de aeronaves podrán presentar, sin utilizar una etiqueta con arreglo al presente artículo, cualquier información de comportamiento medioambiental similar a la mencionada en el apartado 3 para los vuelos con origen en aeropuertos de la Unión.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 3.

▼B

12. A más tardar el 1 de julio de 2027, la Comisión determinará y evaluará la evolución del funcionamiento del sistema de etiquetado establecido por el presente artículo, así como las posibles mejoras o medidas adicionales de dicho sistema, con vistas, en particular, a establecer un sistema de etiquetado medioambiental obligatorio que abarque todos los aspectos del comportamiento medioambiental de los vuelos o conjuntos de vuelos y las diferentes medidas de descarbonización que adopten los operadores de aeronaves, de plena conformidad con el Derecho de la Unión. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe con las principales conclusiones de la evaluación realizada con arreglo al presente apartado. En su caso, podrá acompañar dicho informe de una propuesta legislativa.

*Artículo 15***Mecanismos de flexibilidad**

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2034, para cada período de notificación, un proveedor de combustible de aviación podrá suministrar los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles definidos en el anexo I como una media ponderada de todo el combustible de aviación que haya suministrado en todos los aeropuertos de la Unión durante dicho período de notificación.

2. A más tardar el 1 de julio de 2024, la Comisión determinará y evaluará la evolución de la producción y el suministro de combustibles de aviación sostenibles en el mercado de los combustibles de aviación de la Unión, así como las posibles mejoras o medidas adicionales al mecanismo de flexibilidad de los combustibles de aviación sostenibles ya existente a que se refiere el apartado 1, como el establecimiento o el reconocimiento de un sistema de negociabilidad de combustibles de aviación sostenibles para permitir el suministro de combustible en la Unión sin estar físicamente conectado a un emplazamiento de suministro, con vistas a facilitar aún más el suministro y la utilización de combustibles de aviación sostenibles para la aviación durante el período de flexibilidad.

Este posible sistema, que incorporará elementos de un sistema de registro y solicitud, podría permitir a los operadores de aeronaves o a los proveedores de combustible, o a ambos, adquirir combustibles de aviación sostenibles mediante acuerdos contractuales con los proveedores de combustible de aviación y declarar el uso de combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la Unión.

La Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que expondrá las principales conclusiones de la evaluación realizada con arreglo al presente apartado, acompañado, cuando corresponda, de una propuesta legislativa.

*Artículo 16***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité «ReFuelEU Aviation», en lo sucesivo denominado el «Comité». El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

▼B

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Artículo 17***Informes y revisión**

1. A más tardar el 1 de enero de 2027, y a continuación cada cuatro años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento.

2. El informe contendrá una evaluación detallada sobre la evolución del mercado de los combustibles de aviación y del impacto de dicha evolución en el funcionamiento del mercado interior de la aviación de la Unión, también en la competitividad y la conectividad, en particular para las islas y los territorios remotos, y en la rentabilidad de las reducciones de emisiones durante el ciclo de vida. El informe también evaluará la necesidad de inversiones, empleo y formación, así como investigación e innovación en combustibles de aviación sostenibles. Además, en el informe también se incluirán datos sobre los avances tecnológicos en materia de investigación e innovación en el sector de la aviación que sean pertinentes para los combustibles de aviación sostenibles, también en lo que se refiere a la reducción de las emisiones distintas del CO₂ o tecnologías de captura directa de aire.

3. El informe evaluará la posible necesidad de revisar el ámbito de aplicación del presente Reglamento, la definición de los combustibles de aviación sostenibles, los combustibles admisibles y los porcentajes mínimos del artículo 4 y el anexo I, así como el nivel de las multas. El informe evaluará la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento para incluir otras fuentes de energía y otros tipos de combustibles sintéticos definidos en la Directiva (UE) 2018/2001, teniendo debidamente en cuenta el principio de neutralidad tecnológica. El informe también evaluará las iniciativas, las mejoras y las medidas adicionales para seguir facilitando y promoviendo un aumento del suministro y utilización de combustibles de aviación que no sean de sustitución, así como de servicios, infraestructuras y tecnologías conexos, coherentes con el objetivo de descarbonizar el transporte aéreo, preservando al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas.

4. El informe considerará la posible inclusión de mecanismos de apoyo a la producción y el abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles, incluidas la recogida y la utilización de fondos, y a fin de limitar los efectos adversos del presente Reglamento en la conectividad y la competitividad. El informe considerará si dichos mecanismos deben incluir mecanismos financieros y de otro tipo para salvar las diferencias de precios entre los combustibles de aviación sostenibles y los combustibles de aviación convencionales.

5. El informe evaluará el impacto en el funcionamiento del mercado interior de la aviación de las exenciones concedidas en virtud del artículo 5.

▼B

En la medida de lo posible, el informe incluirá información sobre la evolución de las políticas en terceros países pertinentes, también en el contexto de sus acuerdos multilaterales y bilaterales con la Unión o con la Unión y sus Estados miembros, así como sobre el desarrollo de un posible marco de actuación para el suministro y el abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles a escala de la OACI.

El informe evaluará la competitividad de las compañías aéreas y los centros de distribución de tráfico aéreo de la Unión en comparación con sus competidores en los terceros países pertinentes, así como el posible cambio de rutas, en particular mediante un cambio en el tráfico hacia los centros de distribución de tráfico aéreo de terceros países, que dé lugar a fugas de carbono. En particular, a falta de un régimen obligatorio a escala internacional sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles para vuelos internacionales cuyo nivel de ambición sea similar al de los requisitos establecidos en el presente Reglamento o de mecanismos desarrollados a escala internacional que permitan prevenir el riesgo de fuga de carbono y la distorsión de la competencia en la aviación internacional, la Comisión considerará, a más tardar el 31 de diciembre de 2026, cuando corresponda, mecanismos específicos destinados a prevenir esos efectos, incluida, si procede, la ampliación para la aviación internacional del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono establecido por el Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, así como otros tipos de medidas que tengan en cuenta el hecho de que el destino final del vuelo se localiza fuera del territorio de la Unión.

6. El informe comprenderá información detallada sobre la aplicación del presente Reglamento. En el informe se considerará la conveniencia de modificar el presente Reglamento y, cuando proceda, las modificaciones que se deben considerar, en consonancia con un posible marco de actuación sobre la utilización de combustibles de aviación sostenibles a escala de la OACI.

Como parte del primer informe o con anterioridad como un informe independiente presentado al Parlamento Europeo y al Consejo, la Comisión evaluará las posibles medidas para optimizar el contenido de combustible de los combustibles de aviación.

7. La Comisión podrá consultar a los Estados miembros al elaborar dicho informe, al menos seis meses antes de su adopción.

Artículo 18

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será aplicable a partir del 1 de enero de 2024.

No obstante, los artículos 4, 5, 6, 8 y 10 serán aplicables a partir del 1 de enero de 2025.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (DO L 130 de 16.5.2023, p. 52).



ANEXO I

Porcentajes de combustibles de aviación sostenibles a que se refiere el artículo 4

- a) A partir del 1 de enero de 2025, un porcentaje mínimo anual del 2 % de combustibles de aviación sostenibles;
- b) A partir del 1 de enero de 2030, un porcentaje mínimo anual del 6 % de combustibles de aviación sostenibles, del cual:
 - i) para el período comprendido entre el 1 de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2031, un porcentaje medio durante el período del 1,2 % de combustibles de aviación sintéticos, con un porcentaje mínimo anual del 0,7 % de combustibles de aviación sintéticos,
 - ii) para el período comprendido entre el 1 de enero de 2032 y el 31 de diciembre de 2034, un porcentaje medio durante el período del 2,0 % de combustibles de aviación sintéticos, con un porcentaje mínimo anual del 1,2 % del 1 de enero de 2032 al 31 de diciembre de 2033 y del 2,0 % del 1 de enero de 2034 al 31 de diciembre de 2034 de combustibles de aviación sintéticos.
- c) A partir del 1 de enero de 2035, un porcentaje mínimo anual del 20 % de combustibles de aviación sostenibles, con un porcentaje mínimo del 5 % de combustibles de aviación sintéticos.
- d) A partir del 1 de enero de 2040, un porcentaje mínimo anual del 34 % de combustibles de aviación sostenibles, con un porcentaje mínimo del 10 % de combustibles de aviación sintéticos.
- e) A partir del 1 de enero de 2045, un porcentaje mínimo anual del 42 % de combustibles de aviación sostenibles, con un porcentaje mínimo del 15 % de combustibles de aviación sintéticos.
- f) A partir del 1 de enero de 2050, un porcentaje mínimo anual del 70 % de combustibles de aviación sostenibles, con un porcentaje mínimo del 35 % de combustibles de aviación sintéticos.



ANEXO II

Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves

Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves sobre el abastecimiento de combustibles de aviación

Aero-puerto de la Unión	Código OACI del aeropuerto de la Unión	Combusti-ble de aviación requerido anualmente (toneladas)	Combustible de aviación abastecido realmente (toneladas)	Cantidad no repostada anualmente (toneladas)	Cantidad total no repostada anualmente (toneladas)	Cantidad repostada anualmente a efectos de las normas de seguridad de los combustibles (toneladas)

Plantilla para la notificación de los operadores de aeronaves sobre las adquisiciones de combustibles de aviación sostenibles

Número total de vuelos operados	Número total de horas de vuelo	Provee-dor de combust-ible	Cantidad adquirida (toneladas)	Proceso de conver-sión	Características	Origen de las materias primas	Emisiones durante el ciclo de vida