



C/2025/1368

28.2.2025

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### relativa all'interpretazione e all'applicazione di talune disposizioni 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/2025/1368)

La presente serie di domande frequenti (FAQ) chiarisce l'interpretazione di talune disposizioni del 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 (di seguito «ReFuelEU Aviation») <sup>(1)</sup>.

Il ReFuelEU Aviation mira a garantire che il trasporto aereo consegua gli obiettivi climatici dell'Unione europea (UE) per il 2030 e il 2050 e svolga un ruolo fondamentale nell'attuazione della normativa europea sul clima <sup>(2)</sup>, preservando nel contempo condizioni di parità nel mercato interno.

Il ReFuelEU Aviation stabilisce norme armonizzate sulla fornitura e sulla diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'UE. I fornitori di carburante per l'aviazione devono rifornire il mercato dell'aviazione con quote minime, crescenti nel tempo, di carburanti sostenibili per l'aviazione e di carburanti sintetici per l'aviazione (articolo 4 ReFuelEU Aviation). Gli enti di gestione degli aeroporti sono tenuti ad agevolare l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione (articolo 6 ReFuelEU Aviation). Gli operatori aerei in partenza da «aeroporti dell'Unione» devono rifornirsi del carburante per l'aviazione necessario per l'intero volo, evitando emissioni eccessive connesse al sovrappeso e riducendo al minimo i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio causati da pratiche di «tankering» (articolo 5 ReFuelEU Aviation) <sup>(3)</sup>.

La presente serie di domande frequenti comprende chiarimenti relativi all'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation, ai carburanti ammissibili a norma del medesimo regolamento, agli obblighi di comunicazione, all'obbligo di fornire quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione, ad aspetti relativi all'applicazione di tale regolamento e all'etichetta sulle emissioni di volo <sup>(4)</sup>, laddove siano stati ritenuti necessari ulteriori chiarimenti da parte della Commissione.

I portatori di interessi del settore dell'aviazione e gli organismi di verifica indipendenti che lo desiderano possono inoltre consultare la comunicazione della Commissione che fornisce orientamenti interpretativi sull'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 5 ReFuelEU Aviation <sup>(5)</sup> e il manuale per gli operatori aerei e gli organismi di verifica pubblicato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA) <sup>(6)</sup>.

Attraverso questa serie di domande frequenti, la Commissione intende agevolare per i portatori di interessi la comprensione, e quindi il rispetto, dei requisiti giuridici stabiliti nel ReFuelEU Aviation. Gli obblighi giuridici di cui agli articoli 4, 5 e 6 e gli obblighi di comunicazione di cui agli articoli 8 e 10 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025.

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

<sup>(2)</sup> 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).

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

<sup>(4)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2024/3170 della Commissione, del 18 dicembre 2024, che stabilisce disposizioni dettagliate concernenti il sistema volontario di etichettatura ambientale per la stima delle prestazioni ambientali dei voli, istituito a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio (etichetta sulle emissioni di volo) (GU L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3170/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj)).

<sup>(5)</sup> 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) (GU C, C/2024/5997, 9.10.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5997/oj>).

<sup>(6)</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

Le risposte alle domande frequenti contenute nella presente comunicazione chiariscono le disposizioni della legislazione applicabile, senza estendere in alcun modo i diritti e gli obblighi che ne derivano né introdurre ulteriori requisiti. Le domande frequenti in questione mirano unicamente ad assistere i portatori di interessi nell'attuazione delle pertinenti disposizioni giuridiche. Se necessario la Commissione può aggiornare il presente documento.

Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a fornire un'interpretazione autorevole del diritto dell'Unione europea. I pareri espressi nella presente comunicazione non pregiudicano la posizione che la Commissione può assumere dinanzi agli organi giurisdizionali nazionali e dell'Unione europea.

## Indice

	<i>pagina</i>
DOMANDE RELATIVE ALL'AMBITO DI APPLICAZIONE DEL REFUELEU AVIATION .....	5
1. Quali aeroporti rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	5
2. In che modo un aeroporto può scegliere di rientrare nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	5
3. Quali operatori aerei rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	5
4. In che modo avviene l'assegnazione degli operatori aerei alle autorità competenti degli Stati membri? Come viene generato l'elenco? .....	6
5. Se un operatore aereo o un aeroporto dell'Unione non figura negli elenchi pubblicati della Commissione, vuol dire che non rientra nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	6
6. Quali voli rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	7
7. Quali voli non rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	7
8. Come sono assegnati a un operatore aereo i voli operati nel quadro di accordi wet lease e dry lease ai sensi del ReFuelEU Aviation? .....	7
9. Una partita di carburanti sostenibili per l'aviazione fornita oltre le quote minime in un periodo di riferimento potrebbe essere riportata ai fini del calcolo delle quote minime per il periodo di riferimento successivo? .....	8
10. Chi rientra nella definizione di «fornitore di carburante per l'aviazione»? .....	8
11. In che modo i fornitori di carburante per l'aviazione sono assegnati alle autorità competenti degli Stati membri? ..	9
12. In che modo possono essere computati i quantitativi di carburanti sostenibili per l'aviazione all'interno dell'UE? Se un'impresa opera in due o più paesi, ma non in tutti, dove dovrebbe adempiere tali obblighi? .....	9
13. I fornitori di carburante per l'aviazione e gli operatori aerei possono comunicare i quantitativi in litri anziché in tonnellate? .....	10
DOMANDE RELATIVE AI CARBURANTI PER L'AVIAZIONE AMMISSIBILI .....	10
14. Quali carburanti per l'aviazione sono computati ai fini delle quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione ai sensi del ReFuelEU Aviation? .....	10
15. L'idrogeno per l'aviazione e i carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio possono essere computati ai fini delle quote minime sia per i carburanti sostenibili per l'aviazione che per i carburanti sintetici per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation? .....	10
16. Qual è il contenuto energetico dei carburanti per l'aviazione ai fini del calcolo del rispetto delle quote minime di cui all'allegato I quando l'idrogeno per l'aviazione è computato ai fini di tali quote e della comunicazione di cui all'articolo 10, lettera e)? .....	10
17. Quali sono le metodologie per calcolare le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio? .....	11
18. Quali tipi di biocarburanti per l'aviazione sono computati ai fini delle quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione? .....	11
19. Il ReFuelEU Aviation fissa un limite per il quantitativo di carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili? ...	11
20. Quali carburanti per l'aviazione rientrano nella definizione di «carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio» di cui al ReFuelEU Aviation e in che modo si può dimostrare che un carburante rientra nella definizione di carburante sintetico per l'aviazione a basse emissioni di carbonio? .....	12
21. Come è calcolato il massimale del 3 % di cui all'articolo 4, paragrafo 4? .....	12
22. La benzina avio (avgas) rientra nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation? .....	12
23. I carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti in paesi terzi possono essere computati ai fini delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation? .....	12

DOMANDE RELATIVE AGLI OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE .....	13
24. Quale anno è utilizzato come punto di riferimento per la comunicazione da parte dei fornitori di carburante per l'aviazione e degli operatori aerei a norma del ReFuelEU Aviation? .....	13
25. Come viene verificato il rispetto delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione durante il periodo del meccanismo di flessibilità? .....	13
26. Gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione sono tenuti a presentare una comunicazione per il 2024? Saranno previste sanzioni in caso di mancato rispetto di tale obbligo di comunicazione? .....	13
27. L'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 10, lettera d), ReFuelEU Aviation è limitato ai carburanti sostenibili per l'aviazione o comprende tutti i carburanti per l'aviazione forniti? .....	14
28. I fornitori di carburante per l'aviazione sono tenuti a eseguire nuove prove per il tenore di aromatici, naftaleni e zolfo negli aeroporti? Oppure possono basarsi su certificati pertinenti? .....	14
DOMANDE RELATIVE AGLI OBBLIGHI DI FORNITURA DI QUOTE MINIME DI CARBURANTE SOSTENIBILE PER L'AVIAZIONE .....	14
29. Gli Stati membri possono mantenere gli obblighi nazionali in vigore in materia di fornitura o di diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione oppure possono istituirne di nuovi? .....	14
30. In che modo gli Stati membri possono contribuire alla diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nel loro territorio senza violare il diritto dell'UE? .....	15
DOMANDE RELATIVE ALL'APPLICAZIONE DEL REFUELEU AVIATION .....	15
31. Chi verifica che gli operatori economici che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation adempiano i rispettivi obblighi? .....	15
32. Come vengono determinati i prezzi dei carburanti per l'aviazione ai fini del calcolo delle sanzioni pecuniarie? ....	16
33. Come vengono calcolate le sanzioni pecuniarie per gli operatori aerei che non rispettano i propri obblighi di rifornimento a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation? .....	16
34. A cosa sono destinate le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie inflitte agli operatori che non rispettano il ReFuelEU Aviation? .....	16
35. Un verificatore indipendente accreditato dai sensi della direttiva EU ETS è ammissibile per soddisfare l'obbligo di verifica di cui all'articolo 8, paragrafo 3, ReFuelEU Aviation? .....	16
DOMANDE RELATIVE ALL'ETICHETTA SULLE EMISSIONI DI VOLO ( <i>FLIGHT EMISSIONS LABEL - FEL</i> ) .....	17
36. Cos'è l'etichetta sulle emissioni di volo e chi può farne richiesta? .....	17
37. Un operatore aereo può scegliere quali etichette esporre? .....	17
38. Come si riconoscono le emissioni di volo verificate dall'UE? .....	18

**DOMANDE RELATIVE ALL'AMBITO DI APPLICAZIONE DEL REFUELEU AVIATION****1. Quali aeroporti rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?**

Il ReFuelEU Aviation si applica agli «aeroporti dell'Unione» quali definiti all'articolo 3, punto 1). Di conseguenza, ai fini del ReFuelEU Aviation, un aeroporto è considerato un aeroporto dell'Unione in un determinato periodo di riferimento (ad esempio il 2025), se è situato nell'UE – ad eccezione degli aeroporti situati in una regione ultraperiferica (articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)) <sup>(7)</sup> – e ha avuto un traffico passeggeri superiore a 800 000 passeggeri o un traffico merci superiore a 100 000 tonnellate nel periodo di riferimento precedente (ad esempio il 2024). Inoltre gli aeroporti che 1) non raggiungono di tali soglie o 2) sono situati in regioni ultraperiferiche hanno la possibilità di scegliere di rientrare nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation e quindi di essere trattati come aeroporti dell'Unione ai fini di tale regolamento.

**2. In che modo un aeroporto può scegliere di rientrare nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?**

Un aeroporto situato in un territorio dell'UE, che non risponde alla definizione di aeroporto dell'Unione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), può scegliere di essere considerato un aeroporto dell'Unione ed essere soggetto al ReFuelEU Aviation (articolo 2, paragrafo 2).

A tal fine, a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, l'ente di gestione dell'aeroporto può presentare una richiesta alle autorità competenti dello Stato membro in cui è situato l'aeroporto, oppure possono essere le autorità competenti dello Stato membro a decidere, previa consultazione dell'ente di gestione dell'aeroporto, di considerare l'aeroporto in questione un aeroporto dell'Unione. L'aeroporto interessato deve essere in grado di offrire agli operatori aerei la possibilità di accedere a carburanti per l'aviazione contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione; requisito questo che deve essere soddisfatto al momento della richiesta o della decisione dello Stato membro.

L'elenco delle autorità competenti degli Stati membri è pubblicato sul sito web ReFuelEU Aviation - European Commission della Commissione.

**3. Quali operatori aerei rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?**

Il ReFuelEU Aviation si applica agli operatori aerei quali definiti all'articolo 3, punto 3). Pertanto un operatore è considerato un operatore aereo ai fini del ReFuelEU Aviation per un determinato periodo di riferimento (ad esempio il 2025), se ha operato più di 500 voli di trasporto commerciale di passeggeri o più di 52 voli di trasporto commerciale «all-cargo» in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento precedente (ad esempio il 2024). Inoltre gli operatori aerei che non raggiungono tali soglie o che effettuano voli non commerciali hanno la possibilità di scegliere di rientrare nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation (articolo 2, paragrafo 3). In tal caso, l'operatore aereo deve presentare una richiesta all'autorità competente dello Stato membro. L'elenco delle autorità competenti degli Stati membri è pubblicato a titolo informativo sul sito web ReFuelEU Aviation - European Commission della Commissione.

Il ReFuelEU Aviation si applica indifferentemente agli operatori aerei dell'UE e a quelli di paesi terzi che rientrano nel suo ambito di applicazione per i voli da essi operati in partenza da aeroporti dell'Unione.

Ulteriori dettagli sui voli che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation e che ne sono esclusi sono disponibili nella sezione 2.1 degli orientamenti interpretativi della Commissione sull'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 5 ReFuelEU Aviation.

<sup>(7)</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/themes/outmost-regions\\_en?etrans=it](https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/outmost-regions_en?etrans=it).

**4. In che modo avviene l'assegnazione degli operatori aerei alle autorità competenti degli Stati membri? Come viene generato l'elenco?**

L'articolo 11, paragrafo 5, ReFuelEU Aviation disciplina le modalità di assegnazione degli operatori aerei al rispettivo Stato membro di riferimento. L'autorità o le autorità designate (cfr. articolo 11, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation), responsabili di un dato operatore aereo, sono determinate conformemente al regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione<sup>(8)</sup>. Se un operatore aereo non è stato assegnato 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 (di seguito «direttiva EU ETS»)<sup>(9)</sup> ai fini della determinazione dell'autorità cui deve essere assegnato l'operatore aereo. In base a tali norme, l'operatore aereo sarà assegnato allo Stato membro che gli ha rilasciato la licenza di esercizio, altrimenti allo Stato membro per il quale sono state stimate le più elevate emissioni attribuite al trasporto aereo prodotte dai voli effettuati dall'operatore aereo in questione nell'anno di riferimento.

Pertanto ciascun operatore aereo rientrante nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation è assegnato a uno Stato membro. Questo approccio consente di assegnare gli stessi operatori aerei allo stesso Stato membro sia ai sensi del ReFuelEU Aviation sia ai sensi della direttiva EU ETS, snellendo in modo efficace gli obblighi di comunicazione e riducendo gli sforzi amministrativi previsti da entrambe le normative. È prerogativa degli Stati membri decidere in merito all'organizzazione interna delle proprie autorità (cfr. articolo 11, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation).

L'elenco delle autorità competenti di ciascuno Stato membro e l'elenco degli operatori aerei assegnati a ciascuno Stato membro responsabile sono pubblicati a titolo informativo sul sito web ReFuelEU Aviation - European Commission della Commissione.

L'elenco degli operatori aerei è generato con l'assistenza di Eurocontrol, sulla base della banca dati dell'*Environmental Management Information Service* (EMIS, precedentemente noto come dispositivo di supporto all'ETS (*ETS Support Facility*)). Lo Stato membro, l'operatore aereo o qualsiasi altro portatore di interessi che disponga di elementi di prova della possibile presenza di un errore o di un'omissione nell'elenco deve informarne quanto prima l'autorità nazionale competente e la direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) della Commissione.

**5. Se un operatore aereo o un aeroporto dell'Unione non figura negli elenchi pubblicati della Commissione, vuol dire che non rientra nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?**

Gli elenchi degli operatori aerei e degli aeroporti dell'Unione hanno lo scopo di facilitare il rispetto degli obblighi giuridici stabiliti nel ReFuelEU Aviation e pertanto potrebbero non essere esaustivi.

Tutti gli operatori aerei e gli aeroporti dell'Unione che soddisfano le condizioni stabilite nel ReFuelEU Aviation, in particolare quelli che rientrano nelle definizioni di cui all'articolo 3, rispettivamente ai punti 3) e 1), o che hanno scelto di rientrare nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation, sono soggetti agli obblighi di tale regolamento, indipendentemente dal fatto che figurino o meno nell'elenco pubblicato sul sito web ReFuelEU Aviation - European Commission della Commissione. In altre parole, spetta agli operatori aerei che operano voli in partenza dagli aeroporti dell'Unione sapere se debbano essere inclusi nell'elenco, ossia se raggiungono la soglia di cui all'articolo 3, punto 3), ReFuelEU Aviation. Allo stesso modo, anche gli enti di gestione degli aeroporti situati nel territorio dell'Unione sono tenuti a sapere se debbano essere inclusi nell'elenco, ossia se raggiungono la soglia di cui all'articolo 3, punto 1), ReFuelEU Aviation. Qualora non figurino in tali elenchi, gli operatori aerei e gli enti di gestione degli aeroporti devono informarne le autorità competenti affinché possano esservi inseriti.

Ai fornitori di carburante per l'aviazione compete individuare gli aeroporti dell'Unione in cui devono fornire quote di carburante sostenibile per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation. Essi non dovrebbero basarsi unicamente sugli elenchi pubblicati dalla Commissione, che non sono giuridicamente vincolanti. Gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione, gli operatori aerei, i fornitori di carburante per l'aviazione e le autorità competenti dello Stato membro interessato dovrebbero pertanto mantenere canali di comunicazione costanti e diretti e scambiarsi le informazioni pertinenti.

<sup>(8)</sup> 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 1° 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).

<sup>(9)</sup> 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).

Gli enti di gestione degli aeroporti dovrebbero comunicare alle autorità competenti se il loro aeroporto rientra nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation. Tali informazioni dovrebbero quindi essere comunicate agli operatori aerei che partono da tali aeroporti dell'Unione e ai fornitori di carburante per l'aviazione che vi operano. Anche in questo caso, spetta agli enti di gestione degli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation comunicare tali informazioni alle autorità competenti pertinenti affinché l'aeroporto in questione possa essere aggiunto all'elenco.

#### 6. Quali voli rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?

All'articolo 3, punto 4), ReFuelEU Aviation, un «volo di trasporto aereo commerciale» è definito «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». I tipi di voli contemplati sono illustrati in modo più dettagliato al considerando 17. I voli di manutenzione, di riposizionamento o di trasferimento rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 3, punto 4), ReFuelEU Aviation, purché siano considerati attività connesse alle attività commerciali dell'operatore aereo. Anche i voli effettuati nel contesto di un obbligo di servizio pubblico («voli OSP») rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation.

#### 7. Quali voli non rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?

I voli militari e i voli finalizzati esclusivamente a operazioni umanitarie, operazioni di ritorno e rimpatrio e di rimpatrio, volontario o forzato, comprese riammissioni, i voli di ricerca, salvataggio, soccorso in caso di catastrofi o a fini medici, nonché a operazioni doganali, di polizia e antincendio non sono voli di trasporto aereo commerciale ai sensi dell'articolo 3, punto 4), ReFuelEU Aviation e sono pertanto esclusi dal suo ambito di applicazione (cfr. considerando 17). 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 voli puramente non commerciali) e circolari (in partenza e in arrivo presso il medesimo aeroporto senza scalo intermedio).

Si tratta di voli operati in circostanze eccezionali, che non possono sempre essere pianificati allo stesso modo dei voli di trasporto aereo commerciale regolari, e pertanto potrebbero non essere sempre in grado di adempiere gli obblighi previsti dal ReFuelEU Aviation.

Nella pratica, i voli esclusi possono essere identificati attraverso il codice di esenzione dell'Ufficio centrale dei canoni di rotta (*Central Route Charges Office – CRCO*) di Eurocontrol e/o il campo del numero del volo nel piano di volo operativo.

#### 8. Come sono assegnati a un operatore aereo i voli operati nel quadro di accordi wet lease e dry lease ai sensi del ReFuelEU Aviation?

In caso di accordi di noleggio con equipaggio («wet lease»), un aeromobile è operato nel contesto del certificato di operatore aereo (*Air Operator Certificate – «COA»*) del 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 ai fini del ReFuelEU Aviation e che il piano di volo contenga di norma il designatore dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile internazionale (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. Pertanto, ancora una volta, si presume che il locatario sia l'operatore aereo ai fini del ReFuelEU Aviation e che il designatore ICAO del locatario figuri nel piano di volo.

I voli operati in base a un accordo di noleggio sono assegnati all'operatore aereo il cui indicativo di chiamata è utilizzato ai fini della pianificazione del volo ed è indicato nel piano di volo, che nella maggior parte dei casi normali sarà il locatario. Di conseguenza gli operatori aerei che hanno concluso accordi di noleggio dovranno assicurarsi di disporre degli accordi commerciali necessari per ottenere dal locatore le informazioni richieste per potere adempiere i propri obblighi ai sensi del ReFuelEU Aviation.

9. **Una partita di carburanti sostenibili per l'aviazione fornita oltre le quote minime in un periodo di riferimento potrebbe essere riportata ai fini del calcolo delle quote minime per il periodo di riferimento successivo?**

Per evitare eventuali distorsioni nel mercato del trasporto aereo dell'Unione, tutti gli aeroporti dell'Unione dovrebbero essere riforniti di quote minime uniformi di carburanti sostenibili per l'aviazione. Pertanto l'articolo 4, paragrafo 1, e l'allegato I del ReFuelEU Aviation stabiliscono le quote minime annue di carburanti sostenibili per l'aviazione e di carburanti sintetici per l'aviazione che devono essere fornite dai fornitori di carburante per l'aviazione. Tuttavia i fornitori di carburante per l'aviazione e gli operatori aerei sono liberi di fornire e di utilizzare quantità maggiori di carburanti sostenibili per l'aviazione. L'obiettivo del ReFuelEU Aviation è garantire che le quote minime obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione siano identiche in tutti gli aeroporti dell'Unione (cfr. considerando 25).

Le quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione e di carburanti sintetici per l'aviazione sono calcolate su base annua; non è pertanto possibile riportare al periodo di riferimento successivo quantitativi di carburanti sostenibili per l'aviazione forniti oltre le quote minime stabilite dal ReFuelEU Aviation per un periodo di riferimento.

Si noti che l'articolo 15, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation introduce un meccanismo di flessibilità, dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2034, che consente ai fornitori di carburante per l'aviazione di fornire carburante per l'aviazione contenente quote più elevate di carburante sostenibile per l'aviazione in alcuni aeroporti dell'Unione per compensare la fornitura di carburante per l'aviazione con quote di carburante sostenibile per l'aviazione nulle o inferiori in altri aeroporti dell'Unione.

10. **Chi rientra nella definizione di «fornitore di carburante per l'aviazione»?**

Il ReFuelEU Aviation definisce il termine «fornitore di carburante per l'aviazione» all'articolo 3, punto 19), collegandolo alla definizione di «fornitore di combustibile» di cui all'articolo 2, secondo comma, punto 38), della direttiva (UE) 2018/2001<sup>(10)</sup> (di seguito «direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili»). I soggetti giuridici contemplati dal ReFuelEU Aviation sono pertanto quelli che forniscono carburante per l'aviazione al mercato presso un aeroporto dell'Unione e che sono responsabili del passaggio di carburante attraverso i punti di riscossione delle accise, o qualsiasi altro soggetto giuridico pertinente individuato come tale dagli Stati membri, sulla base dei criteri della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili quali recepiti da ciascuno Stato membro nel diritto nazionale.

Per individuare i soggetti da considerare fornitori di carburante per l'aviazione, gli Stati membri possono basarsi sull'attuazione delle rispettive legislazioni nazionali in materia fiscale utilizzando il riferimento al «punto di riscossione delle accise» contenuto nella definizione. La definizione offre inoltre agli Stati membri un certo grado di flessibilità per decidere se altri soggetti pertinenti possano essere considerati fornitori di combustibili, in particolare quando non è dovuta alcuna accisa o se debitamente giustificato.

L'individuazione da parte degli Stati membri dei fornitori di carburante per l'aviazione è un requisito assoluto per garantire la corretta applicazione degli obblighi del ReFuelEU Aviation e per assicurare la completa registrazione (*onboarding*) nella banca dati dell'Unione per i biocarburanti<sup>(11)</sup> dei fornitori di carburante per l'aviazione e dei rispettivi sistemi volontari istituiti a norma dell'articolo 30 della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili. I servizi della Commissione pubblicheranno sul sito web ReFuelEU Aviation - European Commission della Commissione un elenco dei fornitori di carburante per l'aviazione per Stato membro. Si tratta di un'azione ritenuta necessaria per apportare trasparenza e chiarezza al mercato europeo del carburante per l'aviazione.

Può accadere che un fornitore di carburante per l'aviazione faccia parte di un gruppo di società facenti capo a un'unica società madre, in cui tutte le consorelle condividono un marchio. La stessa definizione di fornitore di carburante per l'aviazione si applica anche a tali casi. Se uno o più fornitori di carburante per l'aviazione appartenenti a tale gruppo sono considerati da uno Stato membro fornitori distinti di carburante per l'aviazione e hanno una sede principale o una sede legale separata che esercita il controllo finanziario e operativo principale delle loro attività (ossia una «sede di attività principale» separata), essi sono considerati fornitori indipendenti di carburante per l'aviazione ai fini del ReFuelEU Aviation.

<sup>(10)</sup> Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

<sup>(11)</sup> A norma dell'articolo 10 ReFuelEU Aviation, entro il 14 febbraio di ogni anno di riferimento i fornitori di carburante per l'aviazione devono inserire determinate informazioni relative a ciascun periodo di riferimento nella banca dati dell'Unione per i biocarburanti di cui all'articolo 31 bis della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili. Le domande frequenti sulla banca dati dell'Unione per i biocarburanti sono disponibili all'indirizzo FAQ - UDB - Union Database for Biofuels Info-site - EC Public Wiki.

**11. In che modo i fornitori di carburante per l'aviazione sono assegnati alle autorità competenti degli Stati membri?**

Lo Stato membro responsabile di un dato fornitore di carburante per l'aviazione è lo Stato membro in cui il fornitore di carburante per l'aviazione ha la sede di attività principale, a norma dell'articolo 11, paragrafo 7, e dell'articolo 3, punto 21), ReFuelEU Aviation. La «sede di attività principale» è definita all'articolo 3, punto 21), ReFuelEU Aviation come «sede principale o sede legale di un fornitore di carburante per l'aviazione nello Stato membro in cui ha luogo il controllo finanziario e operativo principale del fornitore di carburante per l'aviazione». Ai fini dell'individuazione dei fornitori di carburante per l'aviazione, gli Stati membri possono basarsi sulle misure nazionali di recepimento della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili; gli Stati membri possono pertanto ritenere che le controllate nazionali siano fornitori di carburante per l'aviazione che operano nel loro territorio se hanno una sede centrale o una sede legale separata e vi esercitano il controllo finanziario e operativo principale delle loro attività. Va osservato che il ReFuelEU Aviation non vieta ai fornitori di carburante per l'aviazione di operare in due o più Stati membri.

Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 7, le autorità competenti responsabili del fornitore di carburante per l'aviazione sono esclusivamente quelle dello Stato membro in cui detto fornitore ha la sede di attività principale, anche se opera in due o più Stati membri. A norma dell'articolo 11, paragrafo 3, gli Stati membri devono cooperare affinché i singoli fornitori di carburante per l'aviazione siano assegnati alle opportune autorità competenti ai sensi del ReFuelEU Aviation.

A norma dell'articolo 11, paragrafo 8, per i fornitori di carburante per l'aviazione che non hanno la sede di attività principale in uno Stato membro, lo Stato membro responsabile è quello in cui il fornitore di carburante per l'aviazione ha fornito la maggior parte di carburante per l'aviazione nel 2023 o nel primo anno di fornitura di carburante per l'aviazione sul mercato dell'Unione, a seconda di quale data sia posteriore. Gli Stati membri dovrebbero chiedere le informazioni necessarie ai fornitori di carburante per l'aviazione che forniscono carburante per l'aviazione nei loro territori, che possono rientrare nell'ambito di applicazione di tale disposizione. I fornitori di carburante per l'aviazione possono inoltre presentare alle proprie autorità competenti una richiesta motivata in cui chiedono di essere riassegnati a un altro Stato membro.

**12. In che modo possono essere computati i quantitativi di carburanti sostenibili per l'aviazione all'interno dell'UE? Se un'impresa opera in due o più paesi, ma non in tutti, dove dovrebbe adempiere tali obblighi?**

Il ReFuelEU Aviation non impedisce ai fornitori di carburante per l'aviazione di operare in Stati membri diversi. A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation, i fornitori di carburante per l'aviazione sono gli operatori economici che sono tenuti a fornire quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione. Ciascun fornitore di carburante per l'aviazione che opera negli aeroporti dell'Unione dovrà essere registrato nella banca dati dell'Unione per i biocarburanti e riferire in merito ai propri obblighi secondo quanto prescritto all'articolo 10 ReFuelEU Aviation. Se gli Stati membri determinano quali fornitori di carburante per l'aviazione operano nei loro aeroporti dell'Unione, dovrebbe risultare più facile stabilire esattamente in quali aeroporti dell'Unione tali obblighi debbano essere ottemperati; tuttavia la responsabilità di rispettare le norme applicabili e di individuare correttamente i propri obblighi a norma del ReFuelEU Aviation ricade esclusivamente sul fornitore di carburante per l'aviazione.

Durante il periodo di flessibilità di cui all'articolo 15, paragrafo 1, vale a dire dal 2025 al 2034, i fornitori di carburante per l'aviazione possono decidere di fornire le quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da loro fornito in tutti gli aeroporti dell'Unione in cui operano, ad esempio soltanto in uno o in un numero limitato di aeroporti dell'Unione.

I fornitori di carburante per l'aviazione dovranno rispettare i propri obblighi di fornitura in tutti gli aeroporti dell'Unione in cui operano. Se un determinato fornitore di carburante per l'aviazione opera in due o più Stati membri diversi, deve rispettare i propri obblighi di fornitura aggregata in entrambi o in tutti gli Stati membri in questione.

Durante il periodo transitorio in cui è in vigore il meccanismo di flessibilità di cui all'articolo 15, paragrafo 1, il fornitore di carburante per l'aviazione può decidere di garantire il quantitativo aggregato previsto dai propri obblighi di fornitura negli aeroporti situati solo in uno dei due o più Stati membri in questione, fornendo in tal modo carburante sostenibile per l'aviazione come media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione da lui fornito in tutta l'Unione.

**13. I fornitori di carburante per l'aviazione e gli operatori aerei possono comunicare i quantitativi in litri anziché in tonnellate?**

Gli articoli 8 e 10 ReFuelEU Aviation fanno esplicito riferimento alle unità di misura per la comunicazione dei quantitativi, che sono espressi in tonnellate. I fornitori di carburante per l'aviazione che utilizzano altre unità di misura (ad esempio litri) nel proprio sistema di pianificazione delle risorse aziendali dovrebbero convertire i quantitativi in tonnellate ai fini delle comunicazioni previste dal ReFuelEU Aviation. Al fine di garantire un approccio coerente, il fornitore di carburante per l'aviazione può convertire i propri valori utilizzando la densità reale o la densità standard del carburante di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066. A norma dell'articolo 53, paragrafo 5, di tale regolamento di esecuzione, il valore di conversione standard è di 0,8 kg/litro.

**DOMANDE RELATIVE AI CARBURANTI PER L'AVIAZIONE AMMISSIBILI**

**14. Quali carburanti per l'aviazione sono computati ai fini delle quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione ai sensi del ReFuelEU Aviation?**

L'articolo 3, punto 7), ReFuelEU Aviation definisce tre tipi di «carburanti sostenibili per l'aviazione», che sono: carburanti sintetici per l'aviazione, biocarburanti per l'aviazione e carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato, quali definiti all'articolo 3, rispettivamente ai punti 12), 8) e 9). L'articolo 4, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation impone ai fornitori di carburante per l'aviazione di garantire che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione contenga quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione. L'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, ReFuelEU Aviation stabilisce quali altri tipi di carburanti per l'aviazione possono essere computati ai fini delle quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione, ossia idrogeno rinnovabile per l'aviazione, idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio e carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio, quali definiti all'articolo 3, rispettivamente ai punti 16), 15) e 13). Tali ulteriori carburanti per l'aviazione, se utilizzati, dovrebbero essere presi in considerazione sia nel numeratore (carburanti per l'aviazione ammissibili) che nel denominatore (tutto il carburante per l'aviazione fornito).

**15. L'idrogeno per l'aviazione e i carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio possono essere computati ai fini delle quote minime sia per i carburanti sostenibili per l'aviazione che per i carburanti sintetici per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation?**

La risposta è sì. A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, ReFuelEU Aviation, l'idrogeno rinnovabile per l'aviazione, l'idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio e i carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio che corrispondono alle rispettive definizioni di cui all'articolo 3, possono essere conteggiati ai fini delle quote minime sia per quanto riguarda i carburanti sostenibili per l'aviazione sia per i carburanti sintetici per l'aviazione da fornire negli aeroporti dell'Unione. Tali carburanti per l'aviazione dovrebbero essere inclusi sia nel numeratore (carburanti ammissibili) che nel denominatore (tutto il carburante per l'aviazione fornito).

**16. Qual è il contenuto energetico dei carburanti per l'aviazione ai fini del calcolo del rispetto delle quote minime di cui all'allegato I quando l'idrogeno per l'aviazione è computato ai fini di tali quote e della comunicazione di cui all'articolo 10, lettera e)?**

Per quanto riguarda il calcolo ai fini del rispetto delle quote minime di cui all'allegato I e la comunicazione di cui all'articolo 10, lettera e), quando l'idrogeno per l'aviazione è messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione, i fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero basarsi sui valori relativi al contenuto energetico di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a). Pertanto i valori relativi al contenuto energetico di tutti i carburanti per l'aviazione pertinenti sono quelli di cui all'articolo 27, paragrafo 2, lettere g) e h), e all'allegato III della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili o alle pertinenti norme internazionali per l'aviazione riguardanti i carburanti non inclusi in tale allegato. I contenuti energetici definiti dall'allegato III della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili sono i seguenti:

- 43 MJ/kg per il carburante per aviazione ottenuto da fonti non rinnovabili e per l'olio co-trattato (lavorato in raffineria contemporaneamente al combustibile fossile) ottenuto da biomassa o da biomassa pirolizzata, destinato ad essere usato come sostituto del carburante per aviazione;
- 44 MJ/kg per il carburante per aviazione sintetico Fischer-Tropsch (idrocarburo sintetico o miscela di idrocarburi sintetici ottenuti da biomassa, destinati a essere usati come sostituti del carburante per aviazione) e per l'olio idrotrattato (sottoposto a trattamento termochimico con idrogeno) ottenuto da biomassa, destinato ad essere usato come sostituto del carburante per aviazione, e
- 120 MJ/kg per l'idrogeno da fonti rinnovabili e non rinnovabili.

Conformemente all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, la Commissione può rivedere l'allegato III per aggiornare i carburanti per il trasporto e il loro contenuto energetico di cui a tale allegato sulla base del progresso tecnico e scientifico.

**17. Quali sono le metodologie per calcolare le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio?**

L'articolo 3, punti 13) e 15), ReFuelEU Aviation fa riferimento alla pertinente normativa dell'Unione contenente le metodologie per valutare le riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio. Tali metodologie sono state definite dalla direttiva sul gas <sup>(12)</sup>, che definisce il quadro per valutare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra consentita dai combustibili a basse emissioni di carbonio. Per tali combustibili la direttiva prevede una soglia minima di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita pari al 70 %.

Pur non stabilendo la metodologia esatta per calcolare tali riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra, la direttiva sul gas, all'articolo 9, paragrafo 5, impone alla Commissione di pubblicare entro il 5 agosto 2025 un atto delegato che definisca la metodologia per calcolare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra ottenuta grazie ai combustibili a basse emissioni di carbonio. La metodologia e la relativa certificazione definite conformemente alla direttiva sul gas si applicheranno ai carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio, compresi i carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio e l'idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation.

**18. Quali tipi di biocarburanti per l'aviazione sono computati ai fini delle quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione?**

L'articolo 3, punto 8), ReFuelEU Aviation stabilisce i tipi di biocarburanti per l'aviazione che possono essere considerati carburanti sostenibili per l'aviazione e che devono rispettare i requisiti di sostenibilità della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, in particolare i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 di tale direttiva, e che devono essere certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva.

L'ammissibilità dei biocarburanti per l'aviazione è soggetta a condizioni diverse. In generale, vi sono due tipi di biocarburanti per l'aviazione che sono computati ai fini delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation: biocarburanti per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili e biocarburanti per l'aviazione prodotti a partire da materie prime che non sono elencate nell'allegato IX di tale direttiva e che non sono specificamente escluse. Per quanto riguarda questi ultimi, i biocarburanti per l'aviazione prodotti a partire da alcuni tipi di materie prime elencati all'articolo 4, paragrafo 5, ReFuelEU Aviation devono essere esclusi dal calcolo delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione (ossia colture alimentari e foraggiere, colture intermedie, distillato di acidi grassi di palma, materiali derivati dalla palma e dalla soia nonché pasta di saponificazione e suoi derivati). Tuttavia tale esclusione non si applica se le materie prime originariamente escluse a norma del ReFuelEU Aviation sono incluse nell'allegato IX della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, alle condizioni stabilite in tale allegato. È il caso, ad esempio, dell'«effluente da oleifici che trattano olio di palma e fasci di frutti di palma vuoti» nonché delle «colture intermedie, come le colture intercalari e le colture di copertura che sono coltivate in zone in cui, a causa di un breve periodo vegetativo, la produzione di colture alimentari e foraggiere è limitata a un raccolto, purché il loro uso non generi una domanda di terreni supplementari e sia mantenuto il contenuto di materia organica del suolo, se utilizzate per la produzione di biocarburanti per il settore dell'aviazione», che sono elencati nell'allegato IX, parte A, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili e possono pertanto essere computati ai fini delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione.

**19. Il ReFuelEU Aviation fissa un limite per il quantitativo di carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili?**

La risposta è no. Il ReFuelEU Aviation non fissa un limite per il quantitativo di carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, che possono essere computati ai fini delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation.

<sup>(12)</sup> Direttiva (UE) 2024/1788 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, relativa a norme comuni per i mercati interni del gas rinnovabile, del gas naturale e dell'idrogeno, che modifica la direttiva (UE) 2023/1791 e che abroga la direttiva 2009/73/CE (rifusione) (GU L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj>).

**20. Quali carburanti per l'aviazione rientrano nella definizione di «carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio» di cui al ReFuelEU Aviation e in che modo si può dimostrare che un carburante rientra nella definizione di carburante sintetico per l'aviazione a basse emissioni di carbonio?**

All'articolo 3, punto 13), ReFuelEU Aviation, i carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio sono definiti carburanti per l'aviazione che sono di origine non biologica, il cui contenuto energetico deriva da idrogeno a basse emissioni di carbonio non fossile, e che soddisfano una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 % secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione. Dato che le opzioni tecnologiche disponibili per produrre tali carburanti per l'aviazione sono attualmente limitate ai carburanti per l'aviazione prodotti a partire da idrogeno elettrolitico a basse emissioni di carbonio, i carburanti per l'aviazione prodotti a partire da energia elettrica non rinnovabile e che rientrano nella definizione di «combustibili a basse emissioni di carbonio» ai sensi della direttiva sul gas possono essere considerati carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio. Per dimostrare che un carburante per l'aviazione si qualifica come carburante sintetico per l'aviazione a basse emissioni di carbonio, si può fare ricorso al quadro di certificazione di cui all'articolo 9 della direttiva sul gas.

**21. Come è calcolato il massimale del 3 % di cui all'articolo 4, paragrafo 4?**

L'articolo 4, paragrafo 4, ReFuelEU Aviation fissa un massimale del 3 % sul quantitativo massimo ammissibile di determinati tipi di biocarburanti per l'aviazione che possono essere computati ai fini delle quote minime dei carburanti sostenibili per l'aviazione. Tale massimale del 3 % è calcolato sul quantitativo totale di carburante per l'aviazione fornito dai fornitori di carburante per l'aviazione durante il periodo di riferimento e non sul quantitativo totale di carburanti sostenibili per l'aviazione.

I biocarburanti per l'aviazione soggetti a questo limite sono biocarburanti per l'aviazione ammissibili diversi da quelli prodotti a partire da materie prime elencate nell'allegato IX della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili.

**22. La benzina avio (avgas) rientra nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation?**

Il ReFuelEU Aviation intende trattare principalmente i carburanti avio (cfr. considerando 17). Tuttavia, sulla base della definizione di carburanti per l'aviazione di cui all'articolo 3, punto 6), di detto regolamento, la benzina avio (avgas), in quanto carburante per l'aviazione «drop-in», rientrerebbe in tale definizione.

Attualmente tuttavia le norme tecniche di sicurezza non consentono di miscelare carburanti sostenibili per l'aviazione con avgas. Le norme internazionali vigenti sui carburanti per l'aviazione consentono la miscelazione di carburanti sostenibili per l'aviazione solo nel caso dei motori a turbina. Tale restrizione è riconosciuta al considerando 18.

Ciò detto, non vi sono ostacoli all'applicazione dell'articolo 5, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation agli aeromobili con motore a pistoni, se l'aeromobile in questione è utilizzato per voli commerciali effettuati da un operatore aereo che rientra nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation. Questi tipi di aeromobili sono soggetti anche ad altri obblighi previsti dal ReFuelEU Aviation, quali gli obblighi di comunicazione per gli operatori aerei di cui all'articolo 8.

Di conseguenza gli obblighi relativi al carburante per l'aviazione caricato di cui all'articolo 5, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation si applicano all'avgas se l'aeromobile in questione è utilizzato per voli commerciali effettuati da un operatore aereo che rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento (ossia che supera le soglie di cui all'articolo 3, punto 3), ReFuelEU Aviation, in partenza da un aeroporto dell'Unione). D'altro canto, l'obbligo in capo ai fornitori di carburante per l'aviazione di fornire una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione non dovrebbe applicarsi all'avgas fino a quando non ne sia tecnicamente possibile la miscelazione con carburanti convenzionali per l'aviazione conformemente alle pertinenti norme di sicurezza.

Inoltre i fornitori di carburante per l'aviazione che forniscono avgas devono effettuare le comunicazioni relative alla fornitura effettuata conformemente all'articolo 10 ReFuelEU Aviation; in particolare, devono comunicare le informazioni di cui alla lettera a), che si riferisce ai carburanti convenzionali per l'aviazione, e alla lettera d), nella misura in cui i dati sono disponibili sulla base dei certificati di qualità del carburante esistenti. Infatti, per quanto riguarda le comunicazioni sulla qualità del carburante per l'aviazione, i componenti che devono essere comunicati a norma dell'articolo 10, lettera d), in genere non sono misurati o comunicati nei certificati di qualità del carburante per questo tipo di carburante e non possono pertanto essere richiesti.

**23. I carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti in paesi terzi possono essere computati ai fini delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione a norma del ReFuelEU Aviation?**

La risposta è sì. Il fornitore di carburante per l'aviazione può adempiere i propri obblighi di fornire carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti dell'Unione a norma del ReFuelEU Aviation con carburanti sostenibili per l'aviazione prodotti nell'UE o in paesi terzi. In entrambi i casi i carburanti sostenibili per l'aviazione devono rispettare i pertinenti criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita ed essere certificati come stabilito dal ReFuelEU Aviation.

**DOMANDE RELATIVE AGLI OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE****24. Quale anno è utilizzato come punto di riferimento per la comunicazione da parte dei fornitori di carburante per l'aviazione e degli operatori aerei a norma del ReFuelEU Aviation?**

L'articolo 3, punto 22), definisce l'«anno di riferimento», mentre l'articolo 3, punto 23), definisce il «periodo di riferimento». L'anno di riferimento è l'anno in cui devono essere presentate le relazioni (ad esempio, dal 1° gennaio al 31 dicembre 2026), riguardanti il periodo di riferimento (dal 1° gennaio al 31 dicembre 2025), ossia l'anno in cui l'obbligo è stato assolto ed è avvenuto il monitoraggio.

A norma degli articoli 8 e 10, gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione sono tenuti ad adempiere i propri obblighi di comunicazione in relazione a un «dato periodo di riferimento» rispettivamente entro il 31 marzo e il 14 febbraio di un determinato anno.

Gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione devono pertanto adempiere i loro obblighi di comunicazione nell'anno che precede l'anno in cui la comunicazione è presentata.

**25. Come viene verificato il rispetto delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione durante il periodo del meccanismo di flessibilità?**

Nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2025 e il 31 dicembre 2034, a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation, il rispetto delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione da parte di un fornitore di carburante per l'aviazione è verificato sulla base della media ponderata di tutto il carburante per l'aviazione fornito in tutti gli aeroporti dell'Unione in cui opera lo specifico fornitore di carburante per l'aviazione, per ciascun periodo di riferimento. Se il fornitore di carburante per l'aviazione fornisce tali carburanti in più di uno Stato membro, gli aeroporti dell'Unione considerati possono trovarsi in uno o più Stati membri.

Trascorso tale periodo, il rispetto delle quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione deve essere verificato per ciascun fornitore di carburante per l'aviazione in ogni aeroporto dell'Unione.

**26. Gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione sono tenuti a presentare una comunicazione per il 2024? Saranno previste sanzioni in caso di mancato rispetto di tale obbligo di comunicazione?**

Il ReFuelEU Aviation introduce un calendario di attuazione graduale. Gli obblighi di comunicazione per i fornitori di carburante per l'aviazione e gli operatori aerei di cui agli articoli 8 e 10 ReFuelEU Aviation si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025 (articolo 18).

Tuttavia il 2024 è stato il primo anno di applicazione del ReFuelEU Aviation e l'anno in cui dovevano essere intraprese tutte le pertinenti azioni preliminari prima della decorrenza degli obblighi di fornitura. È stato ad esempio necessario individuare gli operatori economici pertinenti, e la Commissione, l'AESA e gli Stati membri hanno dovuto predisporre i processi e gli strumenti di comunicazione necessari. Il periodo di riferimento 2024 ha pertanto rappresentato una fase preparatoria per la successiva piena applicazione degli obblighi riguardanti la fornitura di carburante per l'aviazione miscelato con carburanti sostenibili per l'aviazione e la diffusione di carburante per l'aviazione e, per quanto riguarda gli aeroporti dell'Unione, per agevolare l'accesso ai carburanti sostenibili per l'aviazione. Gli operatori aerei e i fornitori di carburante per l'aviazione sono tenuti a riferire in merito a tale periodo, rispettivamente entro il 31 marzo 2025 e il 14 febbraio 2025.

Gli Stati membri potrebbero imporre sanzioni in caso di mancato rispetto degli obblighi di comunicazione di cui agli articoli 8 e 10 ReFuelEU Aviation, vale a dire in caso di mancata comunicazione nel 2025 delle informazioni riguardanti il 2024. Tuttavia, poiché questo primo anno di comunicazione non è collegato ad alcuno degli obblighi sostanziali di cui agli articoli da 4 a 6, potrebbe essere considerata proporzionata l'adozione di un approccio indulgente da parte degli Stati membri per quanto riguarda l'eventuale mancanza o incompletezza delle comunicazioni per il 2024.

È tuttavia necessario che gli operatori economici che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation cooperino con la Commissione, l'AESA e gli Stati membri per mettere a punto le modalità di comunicazione, in modo da garantire l'agevole attuazione del ReFuelEU Aviation a decorrere dal 1° gennaio 2025.

L'articolo 12, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation impone agli Stati membri di stabilire le rispettive norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del medesimo regolamento e di notificare tali norme alla Commissione entro la fine del 2024. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive, tenendo conto, in particolare, della natura, della durata, della frequenza e della gravità della violazione.

**27. L'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 10, lettera d), ReFuelEU Aviation è limitato ai carburanti sostenibili per l'aviazione o comprende tutti i carburanti per l'aviazione forniti?**

L'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 10, lettera d), ReFuelEU Aviation riguarda tutti i carburanti per l'aviazione forniti agli aeroporti dell'Unione, compresi i carburanti convenzionali per l'aviazione. Il considerando 30 precisa che «i fornitori di carburante per l'aviazione dovrebbero quindi comunicare all'Agenzia e alle autorità competenti il tenore di aromatici, naftaleni e zolfo dei carburanti per l'aviazione forniti».

**28. I fornitori di carburante per l'aviazione sono tenuti a eseguire nuove prove per il tenore di aromatici, naftaleni e zolfo negli aeroporti? Oppure possono basarsi su certificati pertinenti?**

Ai fini dell'adempimento degli obblighi derivanti dall'articolo 10, lettera d), ReFuelEU Aviation, non è necessario sottoporre i carburanti per l'aviazione a nuove prove per misurare il tenore di aromatici, naftaleni e zolfo nella partita di carburante per l'aviazione fornito nell'aeroporto.

Tale ripetizione creerebbe oneri amministrativi e costi aggiuntivi per i fornitori di carburante per l'aviazione e per gli operatori aerei. Oltretutto si ripercuoterebbe senza motivo sulla capacità delle strutture di analisi di laboratorio nell'UE. Il considerando 30 spiega che «[n]el comunicare tali informazioni, i fornitori di carburante per l'aviazione potrebbero basarsi su pertinenti certificati di qualità del carburante prodotti per soddisfare i requisiti delle norme internazionali di qualità dei carburanti forniti dai produttori e dai miscelatori di carburanti». Tali certificati comprendono un certificato di qualità o un certificato di analisi.

**DOMANDE RELATIVE AGLI OBBLIGHI DI FORNITURA DI QUOTE MINIME DI CARBURANTE SOSTENIBILE PER L'AVIAZIONE**

**29. Gli Stati membri possono mantenere gli obblighi nazionali in vigore in materia di fornitura o di diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione oppure possono istituirne di nuovi?**

I regolamenti dell'UE hanno portata generale, sono obbligatori in tutti i loro elementi e sono direttamente applicabili in ciascuno degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 288 TFUE. Una volta entrato in vigore, il ReFuelEU Aviation sostituisce ogni altra legislazione nazionale che disciplina la fornitura e/o la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nell'UE, rendendo tali leggi automaticamente inapplicabili. Il divieto di imporre obblighi nazionali in materia di carburanti sostenibili per l'aviazione deriva da uno dei principi fondamentali del diritto dell'UE: il primato del diritto dell'UE.

Si tratta di una conseguenza giuridica diretta legata all'obiettivo generale del ReFuelEU Aviation, che è quello di preservare condizioni di parità nel mercato interno dell'aviazione. In virtù del principio di leale cooperazione sancito dal trattato sull'Unione europea (TUE), gli Stati membri devono inoltre abrogare le misure nazionali che impongono direttamente o indirettamente obblighi ai fornitori di carburante per l'aviazione che si configurano come obblighi aggiuntivi o paralleli relativi ai carburanti sostenibili per l'aviazione, compresi quelli che vanno oltre quanto stabilito nel ReFuelEU Aviation, sia in termini di durata (con data di decorrenza precedente o data di termine successiva) sia in termini di sostanza degli obblighi (quote minime di carburante sostenibile per l'aviazione).

Tale divieto si applica alle leggi autonome, alle disposizioni nazionali di recepimento di direttive o ad altre eventuali misure nazionali. In particolare, gli Stati membri dovrebbero tenere presente che l'attuazione delle misure nazionali di recepimento della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili non può creare obblighi diretti o indiretti per i fornitori di carburante per l'aviazione per quanto riguarda la fornitura o la diffusione di quote supplementari di carburante sostenibile per l'aviazione.

Di conseguenza gli Stati membri non possono adottare atti legislativi che impongano ai fornitori di carburante per l'aviazione obblighi diretti o indiretti di fornire, a decorrere dal 1° gennaio 2025, un dato livello di quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione e di carburanti sintetici per l'aviazione, diverso da quello delle quote minime stabilite a norma del ReFuelEU Aviation.

Analogamente, gli Stati membri non possono adottare atti legislativi che impongano agli operatori aerei, a decorrere dal 1° gennaio 2025, obblighi diretti o indiretti riguardanti il caricamento di carburanti sostenibili per l'aviazione o di carburante per l'aviazione, che vadano oltre gli obblighi stabiliti dal ReFuelEU Aviation.

**30. In che modo gli Stati membri possono contribuire alla diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione nel loro territorio senza violare il diritto dell'UE?**

Sebbene il ReFuelEU Aviation vieti agli Stati membri di adottare qualsiasi tipo di misura nazionale riguardante i carburanti sostenibili per l'aviazione nell'ambito del proprio diritto interno o delle misure nazionali di recepimento delle direttive dell'UE, ciò non impedisce agli Stati membri di elaborare misure di sostegno finanziario e strategico (cfr. considerando 26). Gli Stati membri possono in particolare attuare iniziative che contribuiscono a ridurre i rischi e ad agevolare gli investimenti in impianti di produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione, ecc. Tali eventuali misure di accompagnamento, che la Commissione sostiene e incoraggia a condizione che siano compatibili con il diritto dell'UE, sono coerenti con gli obiettivi generali della normativa europea sul clima, in quanto tutti i settori dovrebbero contribuire a tale transizione nel rispetto dello spirito del ReFuelEU Aviation (considerando 26).

A norma dell'articolo 12, paragrafo 10, ReFuelEU Aviation, gli Stati membri dovrebbero cercare di garantire che le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie, o l'equivalente in valore finanziario di tali entrate, siano utilizzate per sostenere progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione, la produzione di tali carburanti ovvero meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione.

Nella misura in cui costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, le misure nazionali degli Stati membri devono essere comunicate alla Commissione prima della loro attuazione, a meno che non rientrino nell'ambito di applicazione di un regolamento di esenzione per categoria. Ciascuna misura notificata dovrebbe essere oggetto di una valutazione sotto il profilo della sua compatibilità con il mercato interno ai sensi delle norme applicabili in materia di aiuti di Stato.

Tali politiche non devono però introdurre restrizioni eccessive alle libertà fondamentali, che sono valutate caso per caso. Inoltre esse non devono sovrapporsi alle disposizioni esplicite della normativa dell'UE né agli scopi e agli obiettivi che le disposizioni dell'UE intendono conseguire.

#### DOMANDE RELATIVE ALL'APPLICAZIONE DEL REFUELEU AVIATION

**31. Chi verifica che gli operatori economici che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation adempiano i rispettivi obblighi?**

A norma dell'articolo 11, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation, ciascuno Stato membro deve designare una o più autorità competenti responsabili dell'applicazione del regolamento ReFuelEU Aviation medesimo. Tali autorità saranno responsabili del controllo del rispetto del ReFuelEU Aviation e dell'imposizione di sanzioni pecuniarie in caso di violazioni. Esse esercitano i loro compiti di sorveglianza e controllo dell'attuazione in modo imparziale e trasparente e in modo indipendente dagli operatori aerei, dai fornitori di carburante per l'aviazione e dagli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione. L'elenco delle autorità competenti è pubblicato sul sito web ReFuelEU Aviation - European Commission della Commissione.

Lo Stato membro responsabile di un dato operatore aereo, ente di gestione degli aeroporti dell'Unione e fornitore di carburante per l'aviazione è determinato conformemente a quanto stabilito all'articolo 11, paragrafi da 5 a 8, ReFuelEU Aviation.

A norma dell'articolo 12 ReFuelEU Aviation, gli operatori aerei, gli enti di gestione degli aeroporti dell'Unione e i fornitori di carburante per l'aviazione che non rispettano i loro obblighi ai sensi del regolamento medesimo sono soggetti a sanzioni pecuniarie. Gli Stati membri sono tenuti a stabilire le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del ReFuelEU Aviation e ad adottare tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione.

Lo specifico importo in denaro previsto in caso di inosservanza sarà determinato dall'autorità competente di ciascuno Stato membro, conformemente alla legislazione nazionale e alle norme di cui all'articolo 12, paragrafi da 2 a 6, ReFuelEU Aviation. L'articolo 12, paragrafo 9, impone agli Stati membri di stabilire il quadro giuridico e amministrativo necessario per garantire l'applicazione effettiva e proporzionata di tali sanzioni pecuniarie.

Anche il mancato rispetto degli obblighi di comunicazione costituirà una violazione degli obblighi giuridici imposti ai fornitori di carburante per l'aviazione e agli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation. Gli Stati membri devono stabilire le sanzioni per tali violazioni, che devono rispettare i principi di effettività, proporzionalità e dissuasività.

**32. Come vengono determinati i prezzi dei carburanti per l'aviazione ai fini del calcolo delle sanzioni pecuniarie?**

Il prezzo dei carburanti per l'aviazione (ossia carburante convenzionale per l'aviazione, carburante sostenibile per l'aviazione e carburante sintetico per l'aviazione) è uno degli elementi chiave ai fini della determinazione dell'importo delle sanzioni pecuniarie (cfr. articolo 12, paragrafi 2, 4, 5 e 6, ReFuelEU Aviation). L'articolo 12, paragrafo 7, stabilisce che la metodologia utilizzata per determinare il prezzo dei carburanti per l'aviazione deve basarsi su criteri verificabili e oggettivi, compresi i criteri tratti dall'ultima relazione tecnica annuale disponibile pubblicata dall'AESA a norma dell'articolo 13 ReFuelEU Aviation. A tale riguardo, la relazione dell'AESA dovrebbe essere il documento principale per la determinazione dei prezzi di riferimento del carburante per l'aviazione da utilizzare nel calcolo delle sanzioni pecuniarie.

La metodologia da utilizzare per determinare i prezzi dovrebbe essere messa a disposizione del pubblico e condivisa dall'AESA con gli Stati membri e la Commissione, affinché la stessa metodologia sia utilizzata per stimare i prezzi dei carburanti sostenibili per l'aviazione per le misure di sostegno di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva EU ETS (denominate anche sostegno dell'ETS per i carburanti ammissibili).

**33. Come vengono calcolate le sanzioni pecuniarie per gli operatori aerei che non rispettano i propri obblighi di rifornimento a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation?**

Conformemente all'articolo 12, paragrafo 2, ReFuelEU Aviation, l'importo della sanzione pecuniaria è calcolato con riferimento, tra l'altro, al «quantitativo annuo totale non caricato» di carburante. Ai sensi dell'articolo 3, punti 25) e 26), tale quantitativo è la somma dei quantitativi annui non caricati in tutti gli aeroporti dell'Unione, ossia la differenza tra il «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione» (il combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (*trip fuel*) e il combustibile per il rullaggio (*taxi fuel*), che è necessario per operare tutti i voli contemplati dal ReFuelEU Aviation, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento) e il quantitativo di carburante per l'aviazione effettivamente caricato dall'operatore aereo prima dei voli contemplati dal ReFuelEU Aviation in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento.

Nel calcolare tali sanzioni pecuniarie, le autorità competenti devono tenere conto dell'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, in base al quale il quantitativo annuo di carburante per l'aviazione caricato da un determinato operatore aereo in un determinato aeroporto dell'Unione deve corrispondere ad almeno il 90 % del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione. Quando si determina l'importo della sanzione pecuniaria, dal calcolo del quantitativo annuo totale di carburante non caricato dovrebbe pertanto essere escluso il margine del 10 % consentito a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation.

**34. A cosa sono destinate le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie inflitte agli operatori che non rispettano il ReFuelEU Aviation?**

Poiché l'obiettivo del ReFuelEU Aviation è contribuire alla decarbonizzazione del settore dell'aviazione e conseguire l'obiettivo generale di promuovere la diffusione su larga scala dei carburanti sostenibili per l'aviazione, tutte le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie dovrebbero essere destinate al sostegno di progetti di ricerca e innovazione nel settore dei carburanti sostenibili per l'aviazione (come i biocarburanti avanzati e i carburanti sintetici per l'aviazione), della produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione o di meccanismi che consentano di colmare le differenze di prezzo tra i carburanti sostenibili per l'aviazione e i carburanti convenzionali per l'aviazione. Considerando che l'applicazione delle sanzioni pecuniarie rientra nelle competenze degli Stati membri, anche in termini di gestione del proprio bilancio generale, questi hanno anche il compito di provvedere affinché tali entrate siano utilizzate correttamente, nel rispetto dell'articolo 12, paragrafo 10, ReFuelEU Aviation.

**35. Un verificatore indipendente accreditato dai sensi della direttiva EU ETS è ammissibile per soddisfare l'obbligo di verifica di cui all'articolo 8, paragrafo 3, ReFuelEU Aviation?**

La risposta è sì. Se un soggetto o un agente è un verificatore accreditato ai sensi della direttiva EU ETS per le attività di trasporto aereo, si presume che il verificatore in questione sia anche in grado di svolgere i compiti di cui all'articolo 8, paragrafo 3, ReFuelEU Aviation.

L'AESA, in collaborazione con i servizi della Commissione, ha pubblicato un manuale per gli operatori aerei e gli organismi di verifica volto a facilitare il rispetto degli obblighi di comunicazione previsti dal ReFuelEU Aviation e a fornire orientamenti ai verificatori. Il manuale è pubblicato sul sito web dell'AESA <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

## DOMANDE RELATIVE ALL'ETICHETTA SULLE EMISSIONI DI VOLO (FLIGHT EMISSIONS LABEL - FEL)

### 36. Cos'è l'etichetta sulle emissioni di volo e chi può farne richiesta?

L'articolo 14, paragrafo 1, ReFuelEU Aviation istituisce un sistema volontario di etichettatura ambientale per misurare le prestazioni ambientali dei voli, basato su una serie standardizzata di fattori e su una metodologia specifica per il calcolo delle emissioni di volo. Il 18 dicembre 2024 la Commissione ha adottato un regolamento di esecuzione che stabilisce gli elementi fondamentali di tale sistema (regolamento di esecuzione (UE) 2024/3170 della Commissione<sup>(13)</sup>), previa approvazione unanime da parte degli Stati membri in sede di comitato ReFuelEU Aviation<sup>(14)</sup>.

Gli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation (sia dell'UE che di paesi terzi) possono aderire volontariamente al sistema di etichettatura sulle emissioni di volo. In tal caso, gli operatori aerei devono richiedere l'etichetta sulle emissioni di volo per tutti i propri voli in partenza da aeroporti dell'Unione (ossia gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del ReFuelEU Aviation), indipendentemente dalla loro destinazione. Gli operatori aerei possono inoltre scegliere di aggiungere tutti i propri voli in arrivo negli aeroporti dell'Unione (articolo 14, paragrafo 2, ReFuelEU Aviation).

Gli operatori aerei che aderiscono al sistema di etichettatura sulle emissioni di volo devono indicare le emissioni per passeggero di ciascun volo, misurate in anidride carbonica equivalente (CO<sub>2</sub>eq). Tali emissioni per passeggero saranno stimate sulla base dei dati operativi reali comunicati dagli operatori aerei all'AESA, relativi agli stessi voli operati nel periodo di validità degli orari più recente (ai sensi dell'articolo 3 del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo).

L'etichetta sulle emissioni di volo consentirà ai passeggeri di confrontare le emissioni dei voli e di prendere decisioni informate. Agli operatori aerei che decidono di non aderire al sistema di etichettatura sulle emissioni di volo è vietato esporre le emissioni per passeggero per i voli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo, espresse nelle unità di misura utilizzate per l'etichetta sulle emissioni di volo (ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo). In tal modo si eviterà il greenwashing e la possibilità di generare confusione nei passeggeri. Le norme eque e trasparenti relative all'etichetta sulle emissioni di volo miglioreranno la competitività degli operatori aerei, consentendo loro di competere in condizioni di parità.

L'esposizione di tutte le etichette aumenterà la trasparenza e la concorrenza leale e incoraggerà gli operatori aerei a i) migliorare le prestazioni ambientali dei loro voli e ii) aumentare la diffusione di carburanti sostenibili per l'aviazione sull'intera rete.

Le informazioni sull'etichetta sulle emissioni di volo sono pubblicate sul sito web dell'AESA Flight Emissions Label.

### 37. Un operatore aereo può scegliere quali etichette esporre?

La risposta è no. Una volta che un operatore aereo decide di aderire al sistema di etichettatura sulle emissioni di volo, è tenuto a esporre tutte le etichette rilasciate dall'AESA per tutti i voli per cui ha presentato richiesta (ossia in partenza oppure in partenza e in arrivo) conformemente ai modelli per l'esposizione di cui all'allegato III del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo. Inoltre, a norma di detto regolamento, gli operatori aerei sono anche tenuti a esporre tutte le etichette loro rilasciate senza interruzione durante il periodo di validità delle etichette.

<sup>(13)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2024/3170 della Commissione, del 18 dicembre 2024, che stabilisce disposizioni dettagliate concernenti il sistema volontario di etichettatura ambientale per la stima delle prestazioni ambientali dei voli, istituito a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio (etichetta sulle emissioni di volo) (GU L, 31.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3170/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj)).

<sup>(14)</sup> Accessibile nel registro dei documenti dei comitati all'indirizzo <https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/meetings/CMTD%282024%292102/consult?lang=it>.

Segnatamente, ai sensi dell'articolo 6 del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo, gli operatori aerei dovrebbero rispettare le prescrizioni seguenti:

- 1) esporre tutte le etichette loro rilasciate dall'AESA durante il periodo di validità e durante l'intero processo di ricerca e prenotazione dei voli (articolo 6, paragrafi 2 e 4, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo);
- 2) esporre tutte le etichette nei punti vendita di loro proprietà e garantiscono inoltre che siano esposte nei punti vendita con i quali l'operatore aereo ha concluso un accordo contrattuale (articolo 6, paragrafi 2 e 6, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo);
- 3) compiere sforzi ragionevoli per garantire che le etichette siano esposte anche nei punti vendita che offrono i loro voli, sia pur in assenza di un accordo contrattuale (articolo 6, paragrafo 7, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo);
- 4) avere la possibilità di aggiungere le etichette alle loro carte d'imbarco (articolo 6, paragrafo 3, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo);
- 5) non esporre le emissioni di volo per voli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo, utilizzando una metrica delle emissioni previste per passeggero, per passeggero-chilometro o simili, se tali stime non sono state generate dall'AESA (articolo 6, paragrafo 5, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo).

### 38. Come si riconoscono le emissioni di volo verificate dall'UE?

Le emissioni di volo dovrebbero essere esposte dagli operatori aerei e dai punti vendita in modo chiaramente visibile e comprensibile accanto ai dati di volo essenziali (articolo 6, paragrafo 2, lettera b), del regolamento sull'etichetta sulle emissioni di volo) e sempre nella lingua dell'utente<sup>(15)</sup>. Le etichette dovranno essere sempre accompagnate dal logotipo dell'etichetta (articolo 6, paragrafo 2, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo). Le emissioni di volo dovrebbero essere esposte, accompagnate dal logotipo dell'etichetta, in tutti i messaggi pubblicitari visivi e nel materiale tecnico-promozionale relativo ai voli (articolo 6, paragrafo 2, lettera c), del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo). I modelli per l'esposizione delle etichette sono armonizzati per tutti gli operatori aerei. Le etichette possono essere facilmente individuate e saranno simili a questa (riportata in inglese per fini illustrativi):

Logotipo principale	Logotipo su sfondi scuri	Logotipo su sfondi di colore chiaro diverso dal bianco
		

Per l'esposizione delle etichette di volo si applicano inoltre le seguenti condizioni:

- 1) nella schermata principale delle etichette di volo dovrebbero essere riportate, tra le altre informazioni, le emissioni per la cabina selezionata dal passeggero (espresse in kg di CO<sub>2</sub>eq per passeggero) e il logotipo dell'etichetta (allegato III, punto 2, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo);
- 2) in una schermata secondaria, il passeggero dovrebbe essere in grado di visualizzare informazioni supplementari, quali le emissioni per passeggero-chilometro e ulteriori informazioni sulla metodologia utilizzata (allegato III, punto 3, del regolamento relativo all'etichetta sulle emissioni di volo).

<sup>(15)</sup> Se si tratta di una lingua ufficiale dell'UE.

La schermata secondaria dovrebbe inoltre recare un link diretto al sito web dell'AESA dedicato all'etichetta sulle emissioni di volo, contenente informazioni dettagliate sulla metodologia applicabile, sui dati utilizzati, sui valori predefiniti e su una funzione di ricerca che consenta al passeggero di ottenere informazioni su tutte le etichette in corso di validità (allegato III, punto 3, lettera h), del regolamento sull'etichetta sulle emissioni di volo). La schermata secondaria dovrà essere conforme ai modelli seguenti:



## Etichetta sulle emissioni di volo verificata

Le emissioni sono stimate conformemente al **regolamento di esecuzione (UE) 2024/3170 della Commissione europea (etichetta sulle emissioni di volo)**. Le emissioni sono stimate sulla base dei dati operativi più recenti relativi alle prestazioni di volo passate.

**Emissioni per [classe di viaggio] in un [nome del modello] + [codice ICAO dell'aeromobile]**  
DA [nome dell'aeroporto di partenza] A [nome dell'aeroporto di arrivo] ([123] km)

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq/passeggero**  
+/- X% DA STABILIRE

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq/passeggero-chilometro**  
+/- X% DA STABILIRE

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq/MJ**  
+/- X% DA STABILIRE

Le emissioni sono stimate dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.  
Un'agenzia dell'Unione europea 

**Valida fino al GG mese AAAA**

**Maggiori informazioni all'indirizzo [www.flightemissions.eu](http://www.flightemissions.eu)**