

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► B REGULAMENTO (UE) 2023/2405 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 18 de outubro de 2023
relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável
(ReFuelEU Aviação)
(Texto relevante para efeitos do EEE)
(JO L 2405 de 31.10.2023, p. 1)

Retificado por:

- C1 Retificação, JO L 90126 de 26.2.2024, p. 1 (2023/2405)
- C2 Retificação, JO L 90260 de 20.3.2025, p. 1 (2023/2405)
- C3 Retificação, JO L 90825 de 16.10.2025, p. 1 (2023/2405)



**REGULAMENTO (UE) 2023/2405 DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO**

de 18 de outubro de 2023

**relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para
um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação)**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece regras harmonizadas sobre a utilização e o fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e às respetivas entidades gestoras dos aeroportos da União, e aos fornecedores de combustível para aviação.

Sem prejuízo do disposto no n.º 3, o presente regulamento aplica-se apenas a voos de transporte aéreo comercial.

2. Os Estados-Membros podem decidir, após consultar a entidade gestora do aeroporto, que um aeroporto não abrangido pelo artigo 3.º, ponto 1, situado no seu território seja tratado como um aeroporto da União para efeitos do presente regulamento, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1, à data da decisão do Estado-Membro.

Uma entidade gestora de um aeroporto não abrangido pelo artigo 3.º, ponto 1, situado no território de um Estado-Membro, pode apresentar um pedido de que esse aeroporto seja tratado como um aeroporto da União para efeitos do presente regulamento, desde que cumpra os requisitos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1, à data da apresentação do pedido. Esta entidade gestora do aeroporto notifica desse pedido o Estado-Membro cuja autoridade ou autoridades sejam responsáveis pelo aeroporto nos termos do artigo 11.º, n.º 6. A notificação é acompanhada de uma confirmação de que o aeroporto cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1.

O Estado-Membro em causa notifica da decisão referida no primeiro parágrafo do presente número a Comissão e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência») pelo menos seis meses antes do início do período de informação a partir do qual essa decisão é aplicável. A decisão do Estado-Membro é acompanhada de um parecer fundamentado que demonstre que a mesma se baseia em critérios proporcionados e não discriminatórios em relação a aeroportos com características concorrenciais semelhantes.

3. Uma pessoa que opere voos de transporte aéreo comercial não abrangida pelo artigo 3.º, ponto 3, pode decidir ser tratada como um operador de aeronaves para efeitos do presente regulamento. Uma pessoa que opere voos que não sejam voos de transporte aéreo comercial

▼B

na aceção do artigo 3.º, ponto 4, pode decidir ser tratada como um operador de aeronaves para efeitos do presente regulamento. Uma pessoa abrangida pelo artigo 3.º, ponto 3, pode decidir que os seus voos de transporte aéreo não comercial sejam igualmente abrangidos pelo presente regulamento. Essa pessoa notifica da sua decisão o Estado-Membro cuja autoridade ou autoridades competentes sejam responsáveis por esse operador de aeronaves nos termos do artigo 11.º, n.º 5. O Estado-Membro em causa notifica da decisão a Comissão e a Agência pelo menos seis meses antes do início do período de informação a partir do qual essa decisão é aplicável.

4. Com base nas informações recebidas nos termos dos n.ºs 2 e 3, a Comissão fornece uma lista atualizada e consolidada dos aeroportos e dos operadores de aeronaves da União em causa. Esta lista deve ser facilmente acessível.

*Artigo 3.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Aeroporto da União», um «aeroporto» na aceção do artigo 2.º, ponto 1, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, com um tráfego de passageiros superior a 800 000 pessoas ou com um tráfego de mercadorias superior a 100 000 toneladas no período de informação anterior, e que não esteja situado numa região ultraperiférica, conforme enumeradas no artigo 349.º do TFUE;
- 2) «Entidade gestora de um aeroporto da União», relativamente a um aeroporto da União, a «entidade gestora aeroportuária» na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva 2009/12/CE ou, caso o Estado-Membro em causa tenha reservado a outra entidade a gestão das infraestruturas centralizadas para os sistemas de distribuição de combustível nos termos do artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 96/67/CE do Conselho ⁽²⁾, essa outra entidade;
- 3) «Operador de aeronave», uma pessoa que tenha operado pelo menos 500 voos de transporte aéreo de passageiros, ou 52 voos de transporte aéreo comercial de carga com partida de aeroportos da União no período de informação anterior ou, caso essa pessoa não possa ser identificada, o proprietário da aeronave;
- 4) «Voo de transporte aéreo comercial», um voo operado para efeitos de transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou aluguer, incluindo voos de negócios operados para efeitos comerciais;

⁽¹⁾ Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

⁽²⁾ Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

▼B

- 5) «Rota», um trajeto realizado num voo, tendo em conta os locais de partida e de destino desse voo;
- 6) «Combustível para aviação», o combustível de substituição produzido para utilização direta por aeronaves;
- 7) «Combustíveis sustentáveis para aviação», combustíveis para aviação, que são:
 - a) Combustíveis sintéticos para aviação;
 - b) Biocombustíveis para aviação; ou
 - c) Combustíveis de carbono reciclado para aviação;
- 8) «Biocombustíveis para aviação», combustíveis para aviação que são:
 - a) «Biocombustíveis avançados», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 34, da Diretiva (UE) 2018/2001;
 - b) «Biocombustíveis», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 33, da Diretiva (UE) 2018/2001, produzidos a partir de matérias-primas enumeradas na parte B do anexo IX dessa diretiva; ou
 - c) «Biocombustíveis», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 33, da Diretiva (UE) 2018/2001, com exceção dos biocombustíveis produzidos a partir de «culturas alimentares para consumo humano ou animal», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 40, dessa diretiva, que cumprem os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões ao longo do ciclo de vida estabelecidos no artigo 29.º dessa diretiva e que são certificados em cumprimento do disposto no artigo 30.º dessa diretiva;
- 9) «Combustíveis de carbono reciclado para aviação», combustíveis para aviação que são «combustíveis de carbono reciclado», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 35, da Diretiva (UE) 2018/2001, que cumprem o limiar de redução das emissões ao longo do ciclo de vida a que se refere o artigo 29.º-A, n.º 2, dessa diretiva e que são certificados em cumprimento do disposto no artigo 30.º dessa diretiva;
- 10) «Lote», uma quantidade de combustíveis sustentáveis para aviação que pode ser identificada com um número e ser rastreada;
- 11) «Emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida», emissões de equivalente de dióxido de carbono de combustíveis sustentáveis para aviação que têm em conta as emissões de equivalente de dióxido de carbono da produção, transporte, distribuição e utilização a bordo de energia, incluindo durante a combustão, calculadas em conformidade com as metodologias adotadas nos termos do artigo 28.º, n.º 5, ou do artigo 31.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2018/2001 ou nos termos do direito da União aplicável;
- 12) «Combustíveis sintéticos para aviação», combustíveis para aviação que são «combustíveis renováveis de origem não biológica», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 36, da Diretiva (UE) 2018/2001, que cumprem o limiar de redução das emissões ao longo do ciclo de vida a que se refere o artigo 29.º-A, n.º 1, dessa diretiva e que são certificados em cumprimento do disposto no artigo 30.º dessa diretiva;

▼ C2

- 13) «Combustíveis sintéticos hipocarbónicos para aviação», combustíveis para aviação de origem não biológica, cujo teor energético deriva de hidrogénio hipocarbónico não fóssil, que cumprem o limiar de redução de 70 % das emissões ao longo do ciclo de vida e as metodologias de avaliação dessas reduções de emissões ao longo do ciclo de vida nos termos do direito da União aplicável;

▼ B

- 14) «Combustíveis convencionais para aviação», combustíveis para aviação produzidos a partir de fontes fósseis não renováveis;

▼ C2

- 15) «Hidrogénio hipocarbónico para aviação», hidrogénio para utilização em aeronaves, cujo teor energético deriva de fontes não fósseis não renováveis, que cumpre o limiar de redução de 70 % das emissões ao longo do ciclo de vida e as metodologias de avaliação dessas reduções de emissões ao longo do ciclo de vida nos termos do direito da União aplicável;

▼ B

- 16) «Hidrogénio renovável para aviação», hidrogénio para utilização em aeronaves que reúne as condições para ser considerado um «combustível renovável de origem não biológica», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 36, da Diretiva (UE) 2018/2001, e que cumpre o limiar de redução das emissões ao longo do ciclo de vida a que se refere o artigo 29.º-A, n.º 1, dessa diretiva e que é certificado em cumprimento do disposto no artigo 30.º da mesma diretiva;
- 17) «Hidrogénio para aviação», hidrogénio renovável para aviação ou hidrogénio hipocarbónico para aviação;
- 18) «Combustíveis hipocarbónicos para aviação», combustíveis sintéticos hipocarbónicos para aviação ou hidrogénio hipocarbónico para aviação;
- 19) «Fornecedor de combustível para aviação», um «fornecedor de combustível» na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 38, da Diretiva (UE) 2018/2001, que fornece combustível para aviação ou hidrogénio para aviação num aeroporto da União;
- 20) «Prestador de serviços de assistência de combustível», um prestador de serviços de assistência em escala que organiza e efetua abastecimentos e retomas de combustível, incluindo o seu armazenamento, o controlo da qualidade e da quantidade dos fornecimentos, para os operadores de aeronaves nos aeroportos da União, tal como referido no anexo da Diretiva 96/67/CE;
- 21) «Estabelecimento principal», a sede social ou a sede de um fornecedor de combustível para aviação no Estado-Membro em que tem lugar o principal controlo financeiro e operacional do fornecedor de combustível para aviação;
- 22) «Ano de informação», o período de um ano em que as comunicações referidas nos artigos 8.º e 10.º devem ser apresentadas, começando em 1 de janeiro e terminando em 31 de dezembro;

▼B

- 23) «Período de informação», o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do ano precedente ao ano de informação;
- 24) «Combustível para aviação necessário anualmente», a quantidade de combustível para aviação designado por «combustível de viagem» e «combustível para rolagem» no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽³⁾ que é necessário para operar a totalidade dos voos abrangidos pelo presente regulamento operados por um operador de aeronaves, com partida de um determinado aeroporto da União, durante um período de informação;
- 25) «Quantidade não abastecida anualmente», a diferença entre o combustível para aviação necessário anualmente e o combustível efetivamente abastecido por um operador de aeronaves antes de voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de um determinado aeroporto da União, durante um período de informação;
- 26) «Quantidade total não abastecida anualmente», a soma das quantidades não abastecidas anualmente por um operador de aeronaves em todos os aeroportos da União, durante um período de informação;
- 27) «Sistema de gases com efeito de estufa», um sistema de concessão de benefícios a operadores de aeronaves pela utilização de combustíveis sustentáveis para aviação.

*Artigo 4.º***Percentagem de combustíveis sustentáveis para aviação disponível nos aeroportos da União**

1. Sob reserva do disposto no artigo 15.º, os fornecedores de combustível para aviação asseguram que todos os combustíveis para aviação disponibilizados aos operadores de aeronaves em cada aeroporto da União contêm uma percentagem mínima de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo as percentagens mínimas de combustíveis sintéticos para aviação em conformidade com os valores e as datas de aplicação estabelecidas no anexo I. Sem prejuízo dessas percentagens mínimas, os fornecedores de combustíveis para aviação asseguram também que todos os combustíveis para aviação disponibilizados aos operadores de aeronaves em cada aeroporto da União durante os períodos compreendidos entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031 e entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034 contêm, no mínimo, as percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação, em conformidade com os valores estabelecidos no anexo I.

Esta obrigação considera-se igualmente cumprida se as percentagens mínimas mencionadas no primeiro parágrafo forem atingidas utilizando:

- a) Hidrogénio renovável para aviação;
- b) Combustíveis hipocarbónicos para aviação.

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

▼B

2. Para efeitos do cálculo das percentagens mínimas constantes do anexo I, quando o hidrogénio para aviação é disponibilizado aos operadores nos aeroportos da União:

▼C1

a) Os valores relativos ao teor energético de todos os combustíveis pertinentes são os referidos no artigo 27.º, n.º 2, alíneas g) e h), e no anexo III da Diretiva (UE) 2018/2001 ou as normas internacionais de aviação aplicáveis aos combustíveis não incluídas nesse anexo; e

▼B

b) O teor energético do hidrogénio para aviação fornecido é tido em conta no numerador e no denominador.

3. Se um fornecedor de combustível para aviação utilizar a possibilidade prevista no n.º 1, segundo parágrafo, ou se um operador de aeronaves abastecer os combustíveis a que se refere esse parágrafo, as referências aos combustíveis sustentáveis para aviação constantes do artigo 3.º, pontos 10, 11 e 27, dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, do artigo 12.º, n.ºs 6 e 7, do artigo 13.º, n.º 1, alíneas a), b) e g), do artigo 14.º, do artigo 15.º, n.º 1, e do anexo II, devem ser entendidas como referências também aos combustíveis hipocarbónicos para aviação e ao hidrogénio renovável para aviação.

4. Relativamente a cada período de informação, os biocombustíveis para aviação que não sejam biocombustíveis avançados na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 34, da Diretiva (UE) 2018/2001 e que não sejam biocombustíveis para aviação produzidos a partir das matérias-primas enumeradas na parte B do anexo IX dessa diretiva, fornecidos nos aeroportos da União por cada fornecedor de combustível, representam, no máximo, 3 % dos combustíveis para aviação fornecidos para efeitos do cumprimento das percentagens mínimas referidas no n.º 1 do presente artigo e no anexo I do presente regulamento.

5. Os combustíveis sustentáveis para aviação produzidos a partir das seguintes matérias-primas são excluídos do cálculo das percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação estabelecidas no anexo I do presente regulamento: «culturas alimentares para consumo humano ou animal», na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 40, da Diretiva (UE) 2018/2001, culturas intermédias, destilado de ácidos gordos de palma e as matérias derivadas da palma e da soja, bem como pasta de sabão e seus derivados.

Todavia, esta exclusão não se aplica às matérias-primas constantes do anexo IX da Diretiva (UE) 2018/2001, nas condições estabelecidas nesse anexo.

6. Os fornecedores de combustível para aviação podem demonstrar o cumprimento da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo recorrendo ao método de balanço de massa a que se refere o artigo 30.º da Diretiva (UE) 2018/2001.

7. Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º, n.ºs 4 e 5, caso um fornecedor de combustível para aviação não forneça as percentagens mínimas estabelecidas no anexo I durante um determinado período de informação, complementa, no mínimo, esse défice no período de informação subsequente. Excecionalmente, caso um fornecedor de combustível para aviação não forneça as médias das percentagens de

▼B

combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031, complementa, no mínimo, essa falha antes do final do período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034 e, caso um fornecedor de combustível para aviação não forneça as médias das percentagens de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, complementa, no mínimo, esse déficit no período de informação subsequente.

*Artigo 5.º***Obrigações de abastecimento pelos operadores de aeronaves**

1. A quantidade anual de combustível para aviação abastecido por um determinado operador de aeronaves num determinado aeroporto da União deve corresponder a, pelo menos, 90 % do combustível para aviação necessário anualmente.

2. Um operador de aeronaves pode ficar abaixo do limiar previsto no n.º 1 do presente artigo, se tal for necessário por razões de cumprimento das regras de segurança aplicáveis em matéria de combustível. Nesses casos, o operador de aeronaves em causa justifica devidamente à autoridade ou autoridades competentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, e à Agência a razão por que ficou abaixo desse limiar, identificando nomeadamente as rotas afetadas. Essas informações são incluídas no relatório previsto no artigo 8.º. As quantidades de combustível em causa são comunicadas separadamente, nos termos do artigo 8.º.

3. Excecionalmente, um operador de aeronaves pode, se devidamente justificado, solicitar à autoridade ou autoridades competentes a que se refere o artigo 11.º, n.º 6, uma isenção temporária da obrigação estabelecida no n.º 1 do presente artigo aplicável aos voos de uma rota específica, existente ou nova, inferior a 850 quilómetros, ou inferior a 1 200 quilómetros para as rotas que fazem ligações com aeroportos situados em ilhas que não dispõem de ligações ferroviárias ou rodoviárias, com partida de um aeroporto da União. Esta distância é medida pelo método da rota ortodrómica.

Este pedido é efetuado pelo menos três meses antes da data prevista de aplicação da isenção, sendo sustentado por uma justificação pormenorizada e adequada. A referida isenção limita-se às seguintes situações:

- a) Dificuldades operacionais graves e recorrentes no abastecimento de aeronaves num dado aeroporto da União que impeçam os operadores de aeronaves de efetuar voos de ida e volta num prazo razoável; ou
- b) Dificuldades estruturais de abastecimento de combustível para aviação, decorrentes das características geográficas de um dado aeroporto da União, que conduzam a preços significativamente mais elevados dos combustíveis para aviação em comparação com os preços de tipos de combustíveis para aviação semelhantes aplicados, em média, noutros aeroportos da União, devido em especial a restrições específicas de combustível para transportes ou à disponibilidade limitada de combustíveis nesse aeroporto da União, colocando o operador de aeronaves em causa numa desvantagem competitiva considerável em comparação com as condições de mercado que se verificam noutros aeroportos da União com características concorrenciais semelhantes.

4. A autoridade ou autoridades competentes procedem à análise desse pedido, podendo, à luz da justificação apresentada, solicitar informações adicionais.

▼B

5. A autoridade ou autoridades competentes tomam uma decisão sobre esse pedido, sem demora injustificada, o mais tardar um mês antes da data de aplicação da isenção prevista. Se a autoridade ou autoridades competentes solicitarem informações adicionais nos termos do n.º 4, o prazo para tomarem uma decisão é suspenso até que o operador de aeronaves preste as informações completas.

A isenção concedida tem um período de validade limitado, não superior a um ano, após o qual é reexaminada a pedido do operador de aeronaves.

6. A autoridade ou autoridades competentes tomam a decisão de aceitar ou indeferir um primeiro pedido de isenção apresentado nos termos do n.º 3. A não adoção de tal decisão no prazo fixado no n.º 5 não é considerada uma decisão que autoriza a isenção solicitada. A não adoção de uma decisão relativa a um pedido de renovação de uma isenção já existente, desde que esse pedido seja sustentado por uma justificação pormenorizada e adequada, o mais tardar um mês antes da data da renovação prevista, é considerada uma decisão de autorização para continuar a aplicar a isenção solicitada.

7. O operador de aeronaves tem o direito de recorrer de uma decisão da autoridade ou autoridades competentes que indefira um pedido de isenção.

8. A autoridade ou autoridades competentes notificam a Comissão da lista das isenções autorizadas e indeferidas, apresentando a justificação da sua decisão e a avaliação na qual assenta. A Comissão publica a lista das isenções autorizadas e atualiza-a pelo menos uma vez por ano.

9. Na sequência de uma queixa por escrito apresentada por um Estado-Membro, por um operador de aeronaves, por uma entidade gestora do aeroporto da União em causa ou por um fornecedor de combustível para aviação, ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode — depois de avaliar a justificação apresentada para a isenção concedida nos termos do n.º 5 do presente artigo, à luz dos critérios estabelecidos no n.º 3 do presente artigo —, adotar atos de execução que solicitem à autoridade ou autoridades competentes que adotem uma decisão que revogue essa isenção a partir do início do período de programação de horários seguinte, na aceção do artigo 2.º, alínea d), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ⁽⁴⁾. Se esse período de programação de horários tiver início menos de dois meses após a publicação da decisão, a decisão que revoga a isenção aplica-se a partir do início do período de programação de horários seguinte. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

10. A fim de poder adotar os atos de execução referidos no n.º 9, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros e aos operadores de aeronaves todas as informações necessárias. Os Estados-Membros e os operadores de aeronaves facultam essas informações sem demora injustificada. Os Estados-Membros facilitam a prestação de informações pelos operadores de aeronaves.

⁽⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

▼B

11. Até 1 de setembro de 2024, a Comissão adota orientações sobre a aplicação das isenções referidas no presente artigo. Essas orientações incluem os elementos que um operador de aeronave deve fornecer para justificar essas isenções.

*Artigo 6.º***Obrigações das entidades gestoras dos aeroportos da União de facilitar o acesso a combustíveis sustentáveis para aviação**

1. As entidades gestoras dos aeroportos da União tomam todas as medidas necessárias para facilitar o acesso dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação em conformidade com o presente regulamento.

2. Caso os operadores de aeronaves comuniquem à autoridade ou autoridades competentes dificuldades no acesso a combustíveis para aviação com percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação nos termos do presente regulamento num determinado aeroporto da União, a autoridade ou autoridades competentes solicitam que a entidade gestora desse aeroporto da União preste as informações necessárias para comprovar o cumprimento do disposto no n.º 1. A entidade gestora do aeroporto da União em causa presta as informações à autoridade competente sem demora injustificada.

3. A autoridade ou autoridades competentes avaliam todas as informações recebidas nos termos do n.º 2. Se a autoridade ou autoridades competentes concluírem que a entidade gestora do aeroporto da União cumpre as obrigações que lhe incumbem por força do n.º 1, informa do facto a Comissão e a Agência. Em casos de não conformidade, a autoridade ou autoridades competentes solicitam que a autoridade gestora do aeroporto da União identifique e tome as medidas necessárias para resolver a falta de acesso adequado dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação, sem demora injustificada e, em qualquer caso, o mais tardar três anos após a apresentação do pedido da autoridade competente nos termos do n.º 2.

4. Para efeitos dos n.ºs 2 e 3, se for caso disso, os fornecedores de combustível para aviação, os prestadores de serviços de assistência de combustível, os operadores de aeronaves e qualquer outra parte afetada pelas dificuldades comunicadas fornecem à entidade gestora do aeroporto da União, mediante pedido e sem demora injustificada, todas as informações necessárias e cooperam com a essa entidade na identificação e na aplicação das medidas necessárias para resolver as dificuldades comunicadas.

5. A autoridade ou autoridades competentes transmitem à Agência, sem demora injustificada, todas as informações pertinentes facultadas nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, a fim de que a Agência possa elaborar o relatório técnico referido no artigo 13.º.

▼B*Artigo 7.º***Promoção do fornecimento de hidrogénio e eletricidade nos aeroportos da União**

1. As entidades gestoras dos aeroportos da União, os fornecedores de combustível para aviação e os prestadores de serviços de assistência de combustível cooperam, se for caso disso, com os respetivos Estados-Membros na elaboração dos quadros de ação nacionais relativos à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾.

2. As entidades gestoras dos aeroportos da União, os fornecedores de combustível para aviação e os prestadores de serviços de assistência de combustível, se for caso disso, em conformidade com os respetivos quadros de ação nacionais referidos no n.º 1 — quando tiver sido adotado um desses quadros — cooperam e envidam esforços para facilitar o acesso dos operadores de aeronaves ao hidrogénio ou à eletricidade utilizados sobretudo para a propulsão de aeronaves e para disponibilizar as infraestruturas e prestar os serviços necessários para o fornecimento, o armazenamento e o abastecimento desse hidrogénio ou dessa eletricidade a fim de abastecer ou carregar aeronaves, em consonância com os quadros de ação nacionais relativos à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, se for caso disso.

3. Até 31 de março de 2025 e posteriormente de dois em dois anos, as entidades gestoras dos aeroportos da União comunicam às autoridades competentes e à Agência informações sobre o andamento dos projetos existentes, para o respetivo aeroporto da União, desenvolvidos no âmbito de qualquer uma das iniciativas referidas no n.º 2. Entre as informações comunicadas, devem constar informações que estejam disponíveis ao público ou que possam ser tornadas públicas, nomeadamente, se for caso disso, projeções sobre os volumes e o tipo de produção de hidrogénio e eletricidade e o fornecimento aos operadores de aeronaves no aeroporto da União, bem como os planos de criação de infraestruturas e serviços de abastecimento e carregamento, se forem adaptados planos desse tipo.

*Artigo 8.º***Obrigações de comunicação dos operadores de aeronaves**

1. Até 31 de março de cada ano de informação, e pela primeira vez em 2025, os operadores de aeronaves comunicam as seguintes informações, relativas a um determinado período de informação, às autoridades competentes e à Agência:

- a) A quantidade total de combustível para aviação abastecido em cada aeroporto da União, expressa em toneladas;
- b) O combustível para aviação necessário anualmente, por aeroporto da União, expresso em toneladas;
- c) A quantidade não abastecida anualmente, por aeroporto da União; deve ser comunicada como sendo igual a 0 (zero) se esta quantidade for negativa ou se for igual ou inferior a 10 % do combustível para aviação necessário anualmente;

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

▼B

- d) A quantidade abastecida anualmente, por aeroporto da União, por razões de cumprimento das regras de segurança do combustível aplicáveis nos termos do artigo 5.º, n.º 2, expressa em toneladas;
- e) A quantidade total de combustíveis sustentáveis para aviação comprado a fornecedores de combustível para aviação, para efeitos de operação dos respetivos voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União, expressa em toneladas;
- f) Para cada compra de combustível sustentável para aviação, o nome do fornecedor de combustível para aviação, a quantidade adquirida expressa em toneladas, o processo de conversão, as características e origem da matéria-prima utilizada para a produção e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida do combustível sustentável para aviação, e, quando uma compra inclua diferentes tipos de combustíveis sustentáveis para aviação com características diferentes, prestando essas informações para cada tipo de combustível sustentável para aviação;
- g) A totalidade dos voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União, expresso em número de voos e em horas de voo.

2. A comunicação é apresentada de acordo com os modelos indicados no anexo II.

3. A comunicação é verificada por um verificador independente, em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 14.º e 15.º da Diretiva 2003/87/CE e com os atos de execução adotados com base nessa diretiva.

Artigo 9.º

Reivindicação de utilização de combustíveis sustentáveis para aviação pelos operadores de aeronaves

1. Os operadores de aeronaves não reivindicam benefícios pela utilização de um lote idêntico de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo de mais do que um sistema de redução de gases com efeito de estufa. O fator de emissão para a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação no âmbito do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE) é estabelecido no anexo IV da Diretiva 2003/87/CE ou nos atos de execução adotados nos termos do artigo 14.º dessa diretiva. Para efeitos da atribuição de licenças de emissão no âmbito do CELE, é aplicável a Diretiva 2003/87/CE. Para efeitos da atribuição de licenças de emissão reservadas para o abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação no âmbito do CELE, é aplicável o artigo 3.º-C, n.º 6, da Diretiva 2003/87/CE.

Juntamente com a comunicação referida no artigo 8.º, os operadores de aeronaves facultam à Agência:

- a) Uma declaração dos sistemas de redução de gases com efeito de estufa em que participam e que permite a comunicação da utilização de combustíveis sustentáveis para aviação;
- b) Uma declaração de que não comunicaram lotes idênticos de combustíveis sustentáveis para aviação ao abrigo de mais do que um sistema de redução de gases com efeito de estufa; e

▼B

- c) Informações sobre a participação em sistemas de apoio financeiro da União, nacionais ou regionais que permitam que os operadores de aeronaves sejam compensados pelos custos dos combustíveis sustentáveis para aviação adquiridos e sobre se o mesmo lote de combustíveis sustentáveis para aviação recebeu apoio ao abrigo de mais do que um sistema de apoio financeiro.

2. Para efeitos da comunicação de utilização de combustíveis sustentáveis para aviação em conformidade com o artigo 8.º do presente regulamento, ou ao abrigo de um sistema de redução de gases com efeito de estufa, os fornecedores de combustível para aviação disponibilizam aos operadores de aeronaves, a título gratuito, as informações pertinentes e exatas relativas ao período de informação, o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, o mais tardar em 14 de fevereiro de cada ano de informação.

3. O operador de aeronaves pode solicitar ao fornecedor de combustível para aviação que lhe disponibilize as informações referidas no n.º 2 relativamente a outras obrigações de comunicação de informações, nomeadamente as previstas no direito nacional. O fornecedor de combustível para aviação presta essas informações a título gratuito. Se o pedido disser respeito a informações relativas a um período que já tiver terminado à data do pedido, o fornecedor de combustível para aviação presta essas informações no prazo de 90 dias a contar da data do pedido. ►C3 Se o pedido disser respeito a informações relativas a um período que ainda não tenha terminado no momento em que o pedido foi apresentado, o operador de aeronaves procura apresentar o seu pedido pelo menos 45 dias antes do final desse período. ◄ O fornecedor de combustível para aviação presta essas informações no prazo de 45 dias a contar do final desse período.

*Artigo 10.º***Obrigações de comunicação dos fornecedores de combustível para aviação**

Até 14 de fevereiro de cada ano de informação, e pela primeira vez em 2025, os fornecedores de combustível para aviação comunicam na base de dados da União referida no artigo 31.º-A da Diretiva (UE) 2018/2001, as seguintes informações relativas ao período de informação:

- a) A quantidade total de combustível para aviação fornecido em cada aeroporto da União, expressa em toneladas;
- b) A quantidade de combustível sustentável para aviação fornecido em cada aeroporto da União e para cada tipo de combustível sustentável para aviação, conforme especificado na alínea c), expresso em toneladas;
- c) O processo de conversão, as características e a origem das matérias-primas utilizadas para a produção e as emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida de cada tipo de combustível sustentável para aviação fornecido nos aeroportos da União;
- d) O teor médio de aromáticos e naftalenos por fração volumétrica e de enxofre por fração mássica no combustível para aviação fornecido, por lote, por aeroporto da União e a nível da União, indicando o volume total e a massa total de cada lote e o método de ensaio aplicado para medir o teor de cada substância a nível dos lotes;

▼B

- e) O teor energético do combustível para aviação e do combustível sustentável para aviação fornecidos em cada aeroporto da União, para cada tipo de combustível.

Os Estados-Membros têm em vigor, a nível nacional, o quadro jurídico e administrativo necessário para assegurar que as informações introduzidas pelos fornecedores de combustível nessa base de dados da União são exatas e foram verificadas e auditadas nos termos do artigo 31.º-A da Diretiva (UE) 2018/2001.

A Agência e as autoridades competentes têm acesso a essa base de dados da União. A Agência utiliza as informações aí contidas logo que tenham sido verificadas a nível dos Estados-Membros, nos termos do artigo 31.º-A da Diretiva (UE) 2018/2001.

*Artigo 11.º***Autoridade competente**

1. Os Estados-Membros designam a autoridade ou autoridades competentes responsáveis por velar pela aplicação do presente regulamento e por impor coimas aos operadores de aeronaves, às entidades gestoras dos aeroportos da União e aos fornecedores de combustível para aviação. Os Estados-Membros informam a Comissão e a Agência da identidade da autoridade ou autoridades competentes que designaram.

2. Os Estados-Membros asseguram que as suas autoridades competentes exerçam as suas funções de supervisão e execução com imparcialidade e transparência e de forma independente em relação aos operadores de aeronaves, aos fornecedores de combustível para aviação e às entidades gestoras dos aeroportos da União. Os Estados-Membros asseguram igualmente que as autoridades competentes dispõem das capacidades e dos recursos necessários para exercerem de forma eficiente e atempada as competências que lhes são cometidas pelo presente regulamento.

3. A Comissão, a Agência e as autoridades competentes dos Estados-Membros cooperam e trocam todas as informações pertinentes para assegurar a aplicação e o cumprimento efetivos do presente regulamento.

4. A Agência envia às autoridades competentes os dados agregados relativos aos operadores de aeronaves, aos aeroportos da União e às respetivas entidades gestoras dos aeroportos e aos fornecedores de combustível para aviação pelos quais essas autoridades são competentes nos termos dos n.ºs 5, 6 e 7.

5. O Estado-Membro responsável cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do n.º 1 do presente artigo, são responsáveis por um dado operador de aeronaves é determinado nos termos do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão ⁽⁶⁾. Para os operadores de aeronaves não atribuídos a um Estado-Membro nesse regulamento, o Estado-Membro responsável é determinado em conformidade com as regras estabelecidas no artigo 18.º-A da Diretiva 2003/87/CE. A Comissão pode prestar assistência aos Estados-Membros no processo de atribuição. Para o efeito, a Comissão pode solicitar a assistência da Eurocontrol e celebrar um acordo adequado com a Eurocontrol para o efeito.

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, de 5 de agosto de 2009, relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I da Diretiva 2003/87/CE em ou após 1 de janeiro de 2006, inclusive, com indicação do Estado-Membro responsável em relação a cada operador de aeronave (JO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

▼B

6. O Estado-Membro responsável, cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do n.º 1, são responsáveis por uma determinada entidade gestora de um aeroporto da União, é determinado com base na respetiva jurisdição territorial do aeroporto da União.

7. O Estado-Membro responsável cuja autoridade ou autoridades competentes, designadas nos termos do n.º 1, são responsáveis por um dado fornecedor de combustível para aviação, é o Estado-Membro em que o fornecedor tem o seu estabelecimento principal.

8. No caso dos fornecedores de combustível para aviação que não tenham estabelecimento principal num Estado-Membro, o Estado-Membro responsável é aquele em que o fornecedor de combustível para aviação forneceu a maior parte do combustível para aviação em 2023 ou no primeiro ano em que forneceu combustível para aviação no mercado da União, consoante a data que for posterior.

Esse fornecedor de combustível para aviação pode apresentar à sua autoridade competente um pedido fundamentado no sentido de ser reatribuído a outro Estado-Membro, caso tenha fornecido as percentagens mais elevadas do seu combustível para aviação nesse Estado-Membro nos dois anos anteriores ao pedido. A decisão de reatribuição é tomada no prazo de nove meses a contar da apresentação do pedido pelo fornecedor de combustível para aviação, está sujeita ao acordo das autoridades competentes do Estado-Membro de reatribuição e é transmitida sem demora injustificada à Agência e à Comissão. A decisão é aplicável a partir do início do período de informação que se segue à data da sua adoção.

*Artigo 12.º***Aplicação**

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, tendo em conta, nomeadamente, a natureza, duração, recorrência e gravidade da infração. Os Estados-Membros notificam a Comissão, até 31 de dezembro de 2024, dessas regras e dessas medidas e também, sem demora, de qualquer alteração ulterior.

2. Os Estados-Membros asseguram que qualquer operador de aeronaves que não cumpra as obrigações previstas no artigo 5.º incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação do preço médio anual do combustível para aviação por tonelada e pela quantidade não abastecida anualmente. Um operador de aeronave pode ser isento de uma coima se puder provar que o incumprimento das obrigações previstas no artigo 5.º se deveu a circunstâncias excecionais e imprevisíveis, fora do seu controlo, cujos efeitos não poderiam ter sido evitados mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

3. Os Estados-Membros asseguram que qualquer entidade gestora de um aeroporto da União que não tome as medidas necessárias para resolver a falta de acesso adequado dos operadores de aeronaves a combustíveis para aviação que contenham percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação nos termos do artigo 6.º, n.º 3, incorre numa coima.

▼B

4. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que não cumpra as obrigações previstas no artigo 4.º relativas às percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível convencional para aviação e do combustível sustentável para aviação por tonelada pela quantidade de combustíveis para aviação que não cumprem as percentagens mínimas referidas no artigo 4.º e o anexo I.

5. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que não cumpra as obrigações previstas no artigo 4.º relativas às percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação e, durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2034, às percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação, incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível sintético para aviação e do combustível convencional para aviação por tonelada e a quantidade de combustíveis para aviação que não cumprem as percentagens mínimas referidas no artigo 4.º e o anexo I. Ao estabelecer a coima relativa às percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação, os Estados-Membros têm em conta qualquer coima relativa às percentagens médias de combustíveis sintéticos para aviação em relação às quais o fornecedor de combustível para aviação já esteja sujeito relativamente ao período referido no presente número, a fim de evitar uma dupla sanção.

6. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que comprovadamente tenha facultado informações enganosas ou inexatas sobre as características ou a origem dos combustíveis sustentáveis para aviação que tenha fornecido nos termos do artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 10.º, incorre numa coima. A coima deve ser proporcionada e dissuasiva e, no mínimo, duas vezes superior ao montante que resulta da multiplicação da diferença entre o preço médio anual do combustível convencional para aviação e do combustível sustentável para aviação por tonelada pela quantidade de combustíveis para aviação relativamente às quais tenham sido facultadas as informações enganosas ou inexatas.

7. Na decisão de impor as coimas referidas nos n.ºs 2, 4, 5 e 6 do presente artigo, a autoridade ou autoridades competentes explicam a metodologia aplicada para a determinação do preço do combustível para aviação, do combustível sustentável para aviação e do combustível sintético para aviação no mercado da União. Esta metodologia baseia-se em critérios verificáveis e objetivos, incluindo os constantes do mais recente relatório técnico a que se refere o artigo 13.º que esteja disponível.

8. Os Estados-Membros asseguram que qualquer fornecedor de combustível para aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa às percentagens mínimas de combustíveis sustentáveis para aviação ou de combustíveis sintéticos para aviação num determinado período de informação, fornece ao mercado, no período de informação subsequente, uma quantidade do respetivo combustível idêntica à do incumprimento, para além da obrigação do seu período de informação.

Em derrogação do primeiro parágrafo, aplicam-se as seguintes regras aos combustíveis sintéticos para aviação durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031 e o período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034:

▼B

- a) Qualquer fornecedor de combustível para aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa às percentagens mínimas de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031, fornece ao mercado, antes do final do período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, uma quantidade de combustível sintético para aviação idêntica à do incumprimento, além das obrigações desse período; e
- b) Qualquer fornecedor de combustível para aviação que tenha acumulado um incumprimento da obrigação prevista no artigo 4.º, relativa às percentagens mínimas de combustíveis sintéticos para aviação no período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, fornece ao mercado, no período de informação subsequente, uma quantidade de combustível sintético para aviação idêntica à do incumprimento, além da obrigação do seu período de informação.

O cumprimento das obrigações referidas nos primeiro e segundo parágrafos do presente número não dispensa o fornecedor de combustível para aviação da obrigação de pagar as coimas previstas nos n.ºs 4 e 5 do presente artigo.

9. Os Estados-Membros têm em vigor, a nível nacional, o regime jurídico e administrativo necessário para assegurar o cumprimento das obrigações e a cobrança das coimas.

10. Os Estados-Membros procuram assegurar que as receitas geradas pelas coimas, ou o valor financeiro equivalente a essas receitas, são utilizadas a fim de apoiar projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, a respetiva produção ou mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação.

Caso essas receitas sejam afetadas ao orçamento geral de um Estado-Membro, considera-se que o Estado-Membro cumpriu o disposto no primeiro parágrafo se aplicar políticas de apoio financeiro destinadas a apoiar projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, a respetiva produção ou políticas de apoio a mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação, cujo valor seja equivalente às receitas geradas pelas coimas.

Até 25 de setembro de 2026 e posteriormente de cinco em cinco anos, os Estados-Membros publicam um relatório sobre a utilização das receitas agregadas geradas pelas coimas, bem como informações sobre o nível das despesas afetadas ao apoio a projetos de investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação, a respetiva produção ou políticas de apoio a mecanismos que permitam corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação.

Artigo 13.º

Recolha de dados e publicação

1. A Agência publica anualmente um relatório técnico baseado nos relatórios referidos nos artigos 7.º, 8.º e 10.º e envia-o ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Esse relatório contém, pelo menos, as seguintes informações:

▼B

- a) A quantidade agregada de combustíveis sustentáveis para aviação adquiridos pelos operadores de aeronaves a nível da União, para utilização em voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de um aeroporto da União, e por aeroporto da União;
- b) A quantidade agregada de combustíveis sustentáveis para aviação e de combustíveis sintéticos para aviação fornecidos a nível da União, por Estado-Membro e por aeroporto da União. O relatório inclui a quantidade e o tipo de matéria-prima utilizada a nível da União, por Estado-Membro e por aeroporto da União, bem como uma análise da capacidade dos fornecedores de combustível para aviação para cumprir as percentagens mínimas definidas no anexo I;
- c) Na medida do possível, a quantidade de combustíveis sustentáveis para aviação fornecidos nos países terceiros com os quais tenha sido celebrado um acordo sobre os serviços aéreos pela União, ou pela União e pelos seus Estados-Membros, e noutros países terceiros nos quais essas informações estejam publicamente disponíveis;
- d) O estado do mercado, incluindo as informações sobre preços, e as tendências na produção e utilização de combustíveis sustentáveis para aviação na União e por Estado-Membro e, na medida do possível, nos países terceiros com os quais tenha sido celebrado um acordo sobre os serviços aéreos pela União, ou pela União e pelos seus Estados-Membros, e noutros países terceiros, incluindo informações sobre a evolução da diferença de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação;
- e) A situação de cumprimento da entidade gestora dos aeroportos da União, por aeroporto, relativamente às obrigações estabelecidas no artigo 6.º;
- f) A situação de cumprimento de cada operador de aeronaves e fornecedor de combustíveis para aviação obrigados nos termos do presente regulamento no período de informação;
- g) A origem e as características de todos os combustíveis sustentáveis para aviação e as características de sustentabilidade do hidrogénio para aviação adquiridos por operadores de aeronaves para utilização em voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União;
- h) O teor médio de aromáticos e naftalenos por fração volumétrica e de enxofre por fração mássica no combustível para aviação fornecido, por aeroporto da União e a nível da União;
- i) O andamento dos projetos nos aeroportos da União que visem desenvolver as iniciativas referidas no artigo 7.º, n.º 3.

2. A Agência pode consultar os peritos dos Estados-Membros aquando da elaboração desse relatório.

▼B*Artigo 14.º***Sistema de rotulagem ambiental**

1. É estabelecido um sistema voluntário de rotulagem ambiental que permite medir o desempenho ambiental dos voos.

2. Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo são aplicáveis aos operadores de aeronaves abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, para os voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União. Se um operador de aeronaves solicitar a emissão de um rótulo nos termos do presente artigo, deve solicitar esse rótulo para todos os seus voos abrangidos pelo presente regulamento com partida de aeroportos da União.

Os operadores de aeronaves podem também solicitar a emissão de rótulos nos termos do presente artigo para os seus voos abrangidos pelo presente regulamento com chegada a aeroportos da União. Se um operador de aeronaves solicitar a emissão de um rótulo nos termos do presente parágrafo, deve solicitar esse rótulo para todos os seus voos com chegada a aeroportos da União.

3. Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo certificam o nível de desempenho ambiental de um voo com base nas informações referidas no segundo parágrafo do presente número. O nível de desempenho ambiental de um voo é determinado com base no desempenho ambiental médio dos voos efetuados por um determinado operador de aeronaves numa rota específica durante o anterior período de programação de horários correspondente, na aceção do artigo 2.º, alínea d), do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo compreendem as seguintes informações:

- a) A pegada de carbono prevista por passageiro, expressa em unidades como quilogramas de CO₂ por passageiro, para o período de validade do rótulo;
- b) A eficiência prevista em termos de CO₂ por quilómetro, expressa em unidades como gramas de CO₂ por quilómetro, para o período de validade do rótulo.

4. A pegada de carbono prevista por passageiro e a eficiência prevista em termos de CO₂ por quilómetro de um voo são determinadas pela Agência com base numa metodologia normalizada e baseada em dados científicos e nas informações facultadas pelos operadores de aeronaves relativas a alguns ou a todos os seguintes fatores:

- a) Os tipos de aeronave, o número médio de passageiros e de carga, complementados, quando necessário, por estimativas desses fatores, designadamente os fatores de carga médios para a rota especificada durante um determinado período de tempo; e
- b) O desempenho do combustível utilizado nos voos realizados pelo operador de aeronaves com base no abastecimento de combustível e utilizando unidades como a quantidade total de combustível sustentável para aviação abastecido, a percentagem do abastecimento total de combustível, a qualidade e origem, a composição e as emissões ao longo do ciclo de vida do combustível resultantes da utilização de combustível calculada para o voo.

▼B

5. Os rótulos emitidos nos termos do presente artigo são válidos por um período limitado não superior a um ano, que é especificado nos atos de execução referidos no n.º 11, alínea c). O período de validade do rótulo é afixado de forma clara pelo operador de aeronaves, juntamente com o rótulo.

6. A Agência emite rótulos a pedido de um operador de aeronaves para cada voo ou conjunto de voos operados nas mesmas condições, com base nas informações referidas no n.º 3 e na metodologia e nos fatores normalizados e baseados em dados científicos referidos no n.º 4.

A Agência pode exigir que o operador de aeronaves forneça informações adicionais necessárias para a emissão do rótulo.

Se o operador de aeronaves não apresentar todas as informações necessárias para emissão do rótulo solicitado, a Agência indefere o pedido.

O operador de aeronaves pode interpor recurso das decisões da Agência tomadas nos termos do presente número e do n.º 7 do presente artigo. Tal recurso deve ser interposto junto da Instância de Recurso a que se refere o artigo 105.º do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾, no prazo de 10 dias a contar da data de notificação da decisão. São aplicáveis os artigos 106.º e 107.º, o artigo 108.º, n.os 2 e 3, e os artigos 111.º, 112.º, 113.º e 114.º do Regulamento (UE) 2018/1139. Qualquer decisão tomada pela Agência nos termos do presente número deve ser tomada sem demora injustificada.

7. A Agência reexamina periodicamente se houve alterações nos fatores com base nos quais foi emitido um rótulo para cada voo ou conjunto de voos operados nas mesmas condições. Se a Agência concluir que um rótulo deixou de ser adequado, revoga, após ter dado ao operador a possibilidade de ser ouvido, o rótulo existente ou emite um novo rótulo. A Agência informa o operador de aeronaves da sua decisão.

O operador de aeronaves ajusta, sem demora, a afixação do rótulo em conformidade.

8. Os operadores de aeronaves aos quais tenha sido atribuído um rótulo nos termos do n.º 6 afixam o rótulo que contém as informações referidas no n.º 3, segundo parágrafo. O rótulo deve ser facilmente acessível e compreensível. O rótulo é apresentado de forma a permitir aos clientes comparar facilmente o desempenho ambiental dos voos operados por diferentes operadores de aeronaves que operem na mesma rota. Se um operador de aeronaves afixar o rótulo num ponto de venda ou em qualquer outro ponto de contacto com os clientes, deve fazê-lo para todos os voos abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

⁽⁷⁾ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

▼B

9. A fim de financiar os custos do serviço prestado pela Agência, a emissão de um rótulo a pedido de um operador de aeronaves está sujeita ao pagamento de uma taxa. As receitas geradas por essas taxas constituem outras receitas na aceção do artigo 120.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139 e são tratadas como receitas afetadas, a utilizar pela Agência para cobrir esses custos. É aplicável o artigo 126.º, n.ºs 2 e 3, do Regulamento (UE) 2018/1139. O montante da taxa é definido nos termos do artigo 126.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139.

10. No âmbito das suas competências no domínio da proteção ambiental estabelecidas no artigo 87.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Agência contribui para a sensibilização para a existência do sistema de rotulagem criado pelo presente artigo.

11. A fim de assegurar a aplicação uniforme das regras previstas no presente artigo e o cumprimento das mesmas, a Comissão adota, até 1 de janeiro de 2025, atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

- a) A metodologia normalizada e baseada em dados científicos referida no n.º 4, com base nos melhores dados científicos disponíveis, nomeadamente os dados facultados pela Agência e incluindo a metodologia para a utilização de estimativas referida no n.º 4, alínea a);
- b) O procedimento pelo qual os operadores de aeronaves facultam à Agência as informações pertinentes para a emissão de um rótulo, bem como o procedimento pelo qual a Agência emite esse rótulo, incluindo o prazo para a Agência tomar uma decisão nos termos do n.º 6;
- c) A duração da validade dos rótulos emitidos nos termos do presente artigo, não superior a um ano;
- d) As condições em que a Agência deve efetuar o reexame referido no n.º 7;
- e) O procedimento referido no n.º 7 pelo qual a Agência pode revogar rótulos existentes ou emitir um novo rótulo;
- f) Os modelos para a afixação dos rótulos emitidos nos termos do presente artigo;
- g) A garantia de um acesso fácil a todos os rótulos emitidos num formato legível por máquina;
- h) A possibilidade de os operadores de aeronaves poderem afixar — sem utilizar um rótulo nos termos do presente artigo — informações sobre o desempenho ambiental semelhantes às referidas no n.º 3 para voos com partida de aeroportos da União, bem como as respetivas condições.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 3.

▼B

12. Até 1 de julho de 2027, a Comissão identifica e avalia a evolução do funcionamento do sistema de rotulagem ambiental criado pelo presente artigo, bem como eventuais melhorias ou medidas adicionais relativas a esse sistema, tendo em vista, nomeadamente, criar um sistema de rotulagem ambiental obrigatório que abranja todos os aspetos do desempenho ambiental dos voos ou conjuntos de voos e as diferentes medidas de descarbonização tomadas pelos operadores de aeronaves, cumprindo integralmente o direito da União. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com as principais conclusões da avaliação efetuada nos termos do presente número. Se for caso disso, o relatório pode ser acompanhado de uma proposta legislativa.

*Artigo 15.º***Mecanismos de flexibilidade**

1. Em derrogação do artigo 4.º, n.º 1, entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2034, para cada período de informação, um fornecedor de combustível para aviação pode fornecer as percentagens mínimas de combustível sustentável para aviação definidas no anexo I, como média ponderada do total de combustível para aviação que forneceu em todos os aeroportos da União durante esse período de informação.

2. Até 1 de julho de 2024, a Comissão identifica e avalia a evolução da produção e fornecimento de combustíveis sustentáveis para aviação no mercado de combustível para aviação da União e avalia eventuais melhorias ou medidas adicionais relativas ao atual mecanismo de flexibilidade dos combustíveis sustentáveis para aviação referido no n.º 1, designadamente o estabelecimento ou o reconhecimento de um sistema de negociabilidade dos combustíveis sustentáveis para aviação, por forma a possibilitar o fornecimento de combustível na União sem que este esteja fisicamente ligado a um local de fornecimento, com vista a facilitar ainda mais o fornecimento e a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação durante o período de flexibilidade.

Este eventual sistema, que incorporaria elementos de um sistema de «reserva e reivindicação» (*book and claim*), poderia permitir que os operadores de aeronaves ou os fornecedores de combustível, ou ambos, adquirissem combustíveis sustentáveis para aviação através de acordos contratuais com os fornecedores de combustível para aviação e pedissem a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação nos aeroportos da União.

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório que apresenta as principais conclusões da avaliação efetuada nos termos do presente número, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.

*Artigo 16.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité ReFuelEU Aviação, a seguir designado «Comité». Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

▼B

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 17.º***Relatórios e reexame**

1. Até 1 de janeiro de 2027 e posteriormente de quatro em quatro anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento.
2. O relatório deve conter uma avaliação pormenorizada da evolução do mercado dos combustíveis para aviação e do impacto dessa evolução no funcionamento do mercado interno da aviação da União, incluindo no que se refere à competitividade e conectividade, em especial nas ilhas e nos territórios remotos, e à eficácia em termos de custos da redução das emissões ao longo do ciclo de vida. O relatório deve avaliar igualmente a necessidade de investimentos, emprego e formação e investigação e inovação no domínio dos combustíveis sustentáveis para aviação. Além disso, o relatório deve informar igualmente sobre a evolução tecnológica no domínio da investigação e inovação na indústria da aviação que sejam pertinentes para os combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo em relação à redução das emissões não CO₂ ou às tecnologias de captura direta no ar.
3. O relatório deve avaliar a eventual necessidade de rever o âmbito de aplicação do presente regulamento, a definição de combustíveis sustentáveis para aviação, os combustíveis elegíveis e as percentagens mínimas previstas no artigo 4.º e no anexo I, bem como o nível das coimas. O relatório deve avaliar o eventual alargamento do âmbito de aplicação do presente regulamento por forma a incluir outras fontes de energia e outros tipos de combustíveis sintéticos definidos na Diretiva (UE) 2018/2001, tendo simultaneamente em devida conta o princípio da neutralidade tecnológica. O relatório deve ainda avaliar as iniciativas, as melhorias e as medidas adicionais destinadas a facilitar e promover ainda mais um maior fornecimento e abastecimento de combustíveis para aviação que não sejam combustíveis de substituição, e serviços, infraestruturas e tecnologias conexos, compatíveis com o objetivo de descarbonizar o transporte aéreo, preservando simultaneamente condições de concorrência equitativas.
4. O relatório deve analisar a eventual inclusão de mecanismos de apoio à produção e ao abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação, incluindo a recolha e utilização de fundos, e que visem limitar o impacto negativo do presente regulamento na conectividade e na competitividade. O relatório deve analisar se esses mecanismos deverão incluir mecanismos financeiros e de outra natureza destinados a corrigir as diferenças de preços entre os combustíveis sustentáveis para aviação e os combustíveis convencionais para aviação.
5. O relatório deve avaliar o impacto no funcionamento do mercado interno da aviação das isenções concedidas nos termos do artigo 5.º.

▼B

Na medida do possível, o relatório deve incluir informações sobre a evolução das políticas nos países terceiros pertinentes, nomeadamente no contexto dos seus acordos multilaterais e bilaterais com a União ou com a União e os seus Estados-Membros, bem como sobre o desenvolvimento de um eventual quadro estratégico relativo ao fornecimento e ao abastecimento de combustíveis sustentáveis para aviação a nível da OACI.

O relatório deve avaliar a competitividade das transportadoras aéreas e plataformas aeroportuárias da União em comparação com os respetivos concorrentes nos países terceiros pertinentes, bem como eventuais reenaminhamentos, nomeadamente deslocando o tráfego para plataformas aeroportuárias situadas em países terceiros, conduzindo a fugas de carbono. Em especial, na ausência de um regime obrigatório, a nível internacional, para a utilização de combustíveis sustentáveis para aviação em voos internacionais com um nível de ambição semelhante ao dos requisitos estabelecidos no presente regulamento, ou de mecanismos desenvolvidos a nível internacional que permitam reduzir o risco de fuga de carbono e de distorção da concorrência no setor da aviação internacional, até 31 de dezembro de 2026, se for caso disso, a Comissão deve considerar mecanismos específicos destinados a prevenir esses efeitos, incluindo, se for caso disso, alargar o âmbito de aplicação do Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço criado pelo Regulamento (UE) 2023/956 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽⁸⁾ por forma a abranger a aviação internacional, bem como outros tipos de medidas que tenham em conta o facto de o destino final do voo se situar fora do território da União.

6. O relatório deve incluir informações pormenorizadas sobre a aplicação do presente regulamento. O relatório deve analisar se o presente regulamento deverá ser alterado e, se for caso disso, quais as alterações a contemplar, em consonância com um eventual quadro estratégico relativo à adoção de combustíveis sustentáveis para aviação a nível da OACI.

No âmbito do primeiro relatório ou anteriormente, sob a forma de um relatório autónomo apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho, a Comissão avalia possíveis medidas para otimizar o teor de combustíveis dos combustíveis para aviação.

7. A Comissão pode consultar os Estados-Membros aquando da elaboração desse relatório, pelo menos seis meses antes da sua adoção.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024.

Todavia, os artigos 4.º, 5.º, 6.º, 8.º e 10.º são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2025.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

⁽⁸⁾ Regulamento (UE) 2023/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (JO L 130 de 16.5.2023, p. 52).

*ANEXO I***Percentagens de combustíveis sustentáveis para aviação referidas no artigo 4.º**

- a) A partir de 1 de janeiro de 2025, anualmente, uma percentagem mínima de 2 % de combustíveis sustentáveis para aviação;
- b) A partir de 1 de janeiro de 2030, anualmente, uma percentagem mínima de 6 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais:
 - i) para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2030 e 31 de dezembro de 2031, uma percentagem média durante o período de 1,2 % de combustíveis sintéticos para aviação, dos quais, anualmente, uma percentagem mínima de 0,7 % de combustíveis sintéticos para aviação,
 - ii) para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2034, uma percentagem média durante o período de 2,0 % de combustíveis sintéticos para aviação, dos quais, anualmente, uma percentagem mínima de 1,2 %, no período compreendido entre 1 de janeiro de 2032 e 31 de dezembro de 2033, e dos quais uma percentagem mínima de 2,0 % de combustíveis sintéticos para aviação, no período compreendido entre 1 de janeiro de 2034 e 31 de dezembro de 2034;
- c) A partir de 1 de janeiro de 2035, anualmente, uma percentagem mínima de 20 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 5 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- d) A partir de 1 de janeiro de 2040, anualmente, uma percentagem mínima de 34 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 10 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- e) A partir de 1 de janeiro de 2045, anualmente, uma percentagem mínima de 42 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 15 % de combustíveis sintéticos para aviação;
- f) A partir de 1 de janeiro de 2050, anualmente, uma percentagem mínima de 70 % de combustíveis sustentáveis para aviação, dos quais uma percentagem mínima de 35 % de combustíveis sintéticos para aviação.



ANEXO II

Modelo para a comunicação de informações dos operadores de aeronaves

Modelo para a comunicação de informações dos operadores de aeronaves sobre o abastecimento de combustíveis para aviação

Aeroporto da União	Designador OACI do aeroporto da União	Combustível para aviação necessário anualmente (toneladas)	Combustível para aviação efetivamente abastecido (toneladas)	Quantidade não abastecida anualmente (toneladas)	Quantidade total não abastecida anualmente (toneladas)	Quantidade abastecida anualmente em conformidade com as regras de segurança em matéria de combustível (toneladas)

Modelo para a comunicação de informações dos operadores de aeronaves sobre as aquisições de combustível sustentável para aviação

Número total de voos operados	Número total de horas de voo	Fornecedor de combustível	Quantidade adquirida (toneladas)	Processo de conversão	Características	Origem das matérias-primas	Emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida