



COMUNICARE A COMISIEI

Orientări interpretative privind aplicarea derogărilor prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației)

(C/2024/5997)

CUPRINS

	Pagină
1. Introducere	3
2. Domeniul de aplicare al articolului 5 din RFEUA: obligația de realimentare cu combustibil a operatorilor de aeronave	4
2.1. Cine face obiectul obligației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA și care sunt zborurile care intră în domeniul său de aplicare?	4
2.2. Ce presupune obligația legală prevăzută la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA?	5
2.3. Când și unde trebuie să realimenteze operatorul aeronavei?	6
2.4. Operatorii de aeronave din țări terțe sunt obligați să realimenteze cu combustibil în temeiul articolului 5 alineatul (1) din RFEUA?	6
2.5. Care este rolul administratorului aeroportului din Uniune?	7
3. Derogări de la obligația de realimentare	7
4. Articolul 5 alineatul (2) din RFEUA: Coborârea sub nivelul cerinței de alimentare cu 90 % din combustibil pe aeroportul de plecare din Uniune din motive de siguranță	7
4.1. Coborârea sub nivelul obligației de alimentare cu combustibil. Implicații asupra raportării anuale în temeiul articolului 8 din RFEUA ⁰	8
4.2. Exemple de evenimente care necesită alimentarea cu combustibil de aviație pentru respectarea normelor de siguranță a combustibilului și de documente justificative (justificări)	9
4.3. Cât timp ar trebui operatorul de aeronave să păstreze documentele justificative?	11
4.4. Considerații privind alegerea unui aeroport de rezervă și a combustibilului discreționar	11
5. Articolul 5 alineatul (3) din RFEUA: derogări temporare de la obligația de alimentare cu combustibil	12
5.1. Prima condiție: cerința privind distanța	12
5.2. A doua condiție: cerințele de la articolul 5 alineatul (3) literele (a) și (b)	13
5.2.1. Articolul 5 alineatul (3) litera (a) din RFEUA – dificultăți operaționale grave și recurente și timpi de escală nerezonabili	13
5.2.2. Articolul 5 alineatul (3) litera (b) – Dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil generate de caracteristicile geografice	15
6. Autoritatea competentă în sensul articolului 5 din RFEUA	18
6.1. Rolul autorităților în sensul articolului 5 alineatele (2) și (3) din RFEUA	18
6.2. Cine este autoritatea competentă pentru executarea obligației de alimentare cu combustibil și pentru impunerea de amenzi?	18
7. Cooperarea între autorități	20
8. Referitor la procesul de solicitare a unei derogări în temeiul articolului 5 alineatul (3) literele (a) sau (b) din RFEUA și rolul Comisiei	21
8.1. Durata și reînnoirea derogării	21
8.2. Când ar trebui depusă cererea la autoritatea competentă?	21
8.3. Autoritatea competentă poate solicita informații suplimentare	21
8.4. Decizia autorității competente [articolul 5 alineatul (6) din RFEUA]	21
8.5. Când începe să se aplice decizia națională?	22

8.6. Rolul Comisiei	22
8.6.1. Publicarea listei de derogări	22
8.6.2. Referitor la plângerile privind derogările acordate	22

1. INTRODUCERE

Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil („regulamentul” sau „RFEUA”) ⁽¹⁾ urmărește să asigure faptul că transportul aerian din Uniunea Europeană (UE) îndeplinește obiectivele climatice ale Uniunii pentru 2030 și 2050 și joacă un rol esențial în punerea în aplicare a Legii europene a climei ⁽²⁾, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă. Regulamentul stabilește norme armonizate privind furnizarea și utilizarea combustibililor de aviație durabili („SAF”) în Uniune. Furnizorii de combustibili de aviație trebuie să aprovizioneze piața aviației cu cote minime din ce în ce mai mari de combustibili de aviație durabili și de combustibili de aviație sintetici. Organismele de administrare a aeroporturilor au obligația de a facilita accesul la SAF. Operatorii de aeronave care pleacă de pe aeroporturile din Uniune trebuie să realimenteze cu combustibilul de aviație necesar întregului zbor, evitând emisiile excesive legate de greutatea suplimentară și reducând la minimum riscurile de relocare a emisiilor de dioxid de carbon cauzate de practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor ⁽³⁾.

Regulamentul stabilește obligații de raportare și de colectare a datelor pentru operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil, obligații care trebuie raportate autorităților competente și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”). Acesta prevede, de asemenea, normele privind desemnarea autorităților competente din statele membre, care vor pune în aplicare și vor asigura respectarea regulamentului, precum și cerința de a dispune sancțiuni eficace, proporționale și disuasive în caz de neconformitate.

Astfel cum se explică în considerentele 5 și 28 din regulament, practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor sunt nedurabile și ar trebui evitate, deoarece subminează eforturile Uniunii de a reduce impactul transporturilor asupra mediului. Aceste practici ar fi contrare obiectivelor de decarbonizare a aviației, întrucât creșterea greutății aeronavelor ar spori consumul de combustibil și emisiile aferente (atât CO₂ cât și altele decât CO₂) pentru un anumit zbor. Astfel, articolul 5 din RFEUA stabilește o obligație de realimentare pentru operatorii de aeronave înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune.

Practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor ar putea pune în pericol condițiile de concurență echitabile. În acest sens, articolul 5 din RFEUA se aplică atât operatorilor de aeronave din UE, cât și celor din afara UE pe întregul teritoriu al UE. Articolul 5 din RFEUA urmărește, în esență, să evite fragmentarea pieței transportului aerian din UE, să prevină denaturările și practicile neloiale de evitare a costurilor în ceea ce privește realimentarea operatorilor de aeronave și să promoveze tranziția de la combustibilii fosili spre alte tipuri de combustibili. Obligația de realimentare cu combustibil prevăzută la articolul 5 este, prin urmare, o componentă-cheie a RFEUA.

Un operator de aeronave poate, în mod excepțional și atunci când acest lucru este justificat în mod corespunzător, să coboare sub pragul stabilit la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În plus și atunci când acest lucru este justificat în mod corespunzător, operatorul poate solicita autorității (sau autorităților) competente, de asemenea, o derogare temporară de la obligația de realimentare. Articolul 5 alineatul (3) din RFEUA stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru a solicita o astfel de derogare.

Articolul 5 alineatul (11) din RFEUA autorizează Comisia să adopte orientări privind aplicarea derogărilor menționate la articolul 5 din RFEUA. Prezentele orientări includ elementele pe care un operator de aeronave trebuie să le furnizeze pentru a justifica derogările respective.

Orientările interpretative de față prezintă interpretarea Comisiei cu privire la aplicarea derogărilor menționate la articolul 5 alineatele (2) și (3) din RFEUA. Acestea au ca scop să ajute autoritățile statelor membre să decidă dacă cererile de derogare ar trebui să fie aprobate. Scopul lor este, de asemenea, să contribuie la asigurarea unei implementări și puneri în aplicare mai coerente a regulamentului. Pentru a asigura o aplicare coerentă a derogărilor stabilite în temeiul articolului 5 din RFEUA în întreaga UE, aspectele legate de interpretarea și aplicarea cadrului juridic relevant pot fi discutate în cadrul grupului de experți al Comisiei privind aviația durabilă (E03118/2) ⁽⁴⁾, cu sprijinul AESA. Numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene are competența de a formula interpretări obligatorii ale dreptului Uniunii.

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

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁽³⁾ Transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor este o practică prin care o aeronavă transportă mai mult combustibil decât este necesar pentru zborul său pentru a reduce sau a evita realimentarea cu combustibil la aeroportul de destinație.

⁽⁴⁾ Subgrupul privind aviația durabilă (E03118/2): <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877>.

2. DOMENIUL DE APLICARE AL ARTICOLULUI 5 DIN RFEUA: OBLIGAȚIA DE REALIMENTARE CU COMBUSTIBIL A OPERATORILOR DE AERONAVE

Articolul 5 alineatul (1) din RFEUA impune operatorilor de aeronave să realimenteze *cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară* pentru fiecare aeroport de plecare din Uniune de pe care se efectuează operațiuni de transport aerian comercial.

Obiectivul acestei dispoziții este de a se asigura că cantitatea de combustibil de aviație alimentată înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune este proporțională cu cantitatea de combustibil de aviație necesară pentru efectuarea zborurilor cu plecare de pe respectivul aeroport din Uniune în cursul anului.

Pentru a atinge obiectivul de la articolul 5 în ceea ce privește obligația de a realimenta la aeroportul de plecare din Uniune, părțile relevante din sectorul aviației, și anume administratorii aeroporturilor din Uniune, operatorii de aeronave, producătorii de combustibil, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului, ar trebui să colaboreze pentru a asigura o tranziție lină care să reducă la minimum dificultățile operaționale.

2.1. Cine face obiectul obligației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA și care sunt zborurile care intră în domeniul său de aplicare?

Toți operatorii de aeronave care intră în domeniul de aplicare al RFEUA au obligația legală de a respecta obligația de realimentare cu combustibil în temeiul articolului 5 alineatul (1) din RFEUA atunci când pleacă de pe un aeroport din Uniune. Articolul 3 punctul 3 definește operatorul de aeronave drept „o persoană care a efectuat ⁽⁵⁾ cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri cu plecare de pe aeroporturi din Uniune în perioada de raportare anterioară sau, în cazul în care persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei”.

Un operator de aeronave este identificat prin indicativul de apel utilizat în scopul controlului traficului aerian, astfel cum se prevede în planul de zbor operațional (identificarea aeronavei). Indicatorul de apel este următorul:

- a) în cazul în care planul de zbor operațional conține indicativul OACI pentru agenția de operare a aeronavelor, operatorul unic de aeronave este agenția de operare a aeronavelor căreia i-a fost atribuit indicativul OACI respectiv ⁽⁶⁾;
- b) în cazul în care planul de zbor operațional conține naționalitatea sau marca comună și însemnele de înmatriculare ale aeronavei care sunt menționate în mod explicit într-un certificat de operator de aeronave (AOC) sau într-un document echivalent sau într-un document emis de un stat care identifică operatorul aeronavei, atunci operatorul unic de aeronave este persoana fizică sau juridică care deține AOC-ul (sau un certificat echivalent) sau care este menționată în document;
- c) în cazul în care operatorul de aeronave nu poate fi identificat, proprietarul aeronavei este operatorul aeronavei.

Articolul 5 alineatul (1) din RFEUA se aplică aeronavelor care efectuează zboruri de aviație civilă și operațiuni de transport aerian comercial, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf. Articolul 3 punctul 4 definește operațiunea de transport aerian comercial drept „un zbor efectuat în scopul transportului de pasageri, de mărfuri sau de corespondență contra unei remunerații sau prin închiriere, inclusiv o operațiune de aviație de afaceri efectuată în scopuri comerciale”.

În temeiul contractelor de închiriere cu echipaj, o aeronavă este exploatată de locator (proprietarul aeronavei), care rămâne, în esență, responsabil pentru starea și întreținerea aeronavei, în beneficiul locatarului (entitatea care închiriază o aeronavă), care păstrează controlul efectiv asupra zborului. Prin urmare, se prezumă că locatorul este operatorul aeronavei pentru zborul respectiv și că planul de zbor va conține indicativul OACI al locatarului.

În temeiul unui contract de închiriere fără echipaj, o aeronavă este exploatată de locatar în baza AOC-ului său, iar controlul aeronavei trece efectiv către locatar. Prin urmare, se presupune că locatarul este operatorul aeronavei, iar indicativul OACI al locatarului ar trebui să figureze în planul de zbor.

⁽⁵⁾ Conceptul de efectuare a unui zbor ar trebui înțeles în sens economic. Aceasta înseamnă că «persoana» menționată în definiția «operatorului de aeronave» nu se referă, de exemplu, la pilotul aflat la comenzi care pilotează aeronava în numele unei persoane juridice.

⁽⁶⁾ Indicativii OACI sunt incluși în Doc 8585 – Indicatori pentru agențiile de operare a aeronavelor, autoritățile și serviciile aeronautice.

Regulamentul nu se aplică aeronavelor militare și nici zborurilor utilizate numai pentru operațiuni umanitare, de repatriere și de returnare ⁽⁷⁾, voluntară sau forțată, inclusiv de readmisie, de căutare, de salvare, de ajutor în caz de dezastre sau în scopuri medicale, precum și pentru operațiuni vamale, polițienești și de stingere a incendiilor. Zborurile de stat care transportă șefi de stat, șefi de guvern și miniștri ai țărilor terțe sunt, de asemenea, excluse. Sunt excluse, de asemenea, zborurile de instruire (atunci când este vorba de un zbor pur necomercial) și zborurile circulare (care pleacă și sosesc pe același aeroport fără escală intermediară). Motivul pentru care aceste zboruri sunt excluse este faptul că sunt operate în circumstanțe excepționale, care nu pot fi întotdeauna planificate în același mod în care sunt planificate operațiunile de transport aerian comercial standard și, prin urmare, este posibil ca ele să nu fie întotdeauna în măsură să își îndeplinească obligațiile în temeiul acestei dispoziții (a se vedea considerentul 17 din RFEUA). În practică, zborurile excluse pot fi identificate prin codul de exceptare al Biroului central pentru tarife de rută (CRCO) al EUROCONTROL și/sau prin câmpul de identificare a zborului din planul de zbor operațional.

Zborurile de întreținere, de re poziționare sau zborurile de transbordare (*ferry flights*) sunt incluse în domeniul de aplicare al articolului 5 alineatul (1) din RFEUA atât timp cât sunt considerate activități legate de activitățile comerciale ale operatorului de aeronave. De exemplu, sunt excluse zborurile de poziționare și de transbordare efectuate în activități de căutare și salvare. Zborurile operate în temeiul unei obligații de serviciu public („zboruri OSP”) intră în domeniul de aplicare al RFEUA.

Pentru a asigura condiții de concurență echitabile, RFEUA acoperă cât mai mult trafic aerian comercial posibil pe piața aviației din UE. Prin urmare, toți operatorii de aeronave care au efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri fac obiectul obligației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA. Cu toate acestea, RFEUA permite operatorilor de aeronave să atingă un nivel mai ridicat de ambiție, permițându-le să opteze să participe și să intre sub incidența obligațiilor care le revin în temeiul articolului 2 alineatul (3) din RFEUA, care stabilește temeiul juridic și procedura în acest scop. .

Comisia, cu sprijinul EUROCONTROL și în cooperare cu statele membre, elaborează și publică pe site-ul său web o listă actualizată anual a operatorilor de aeronave care intră în domeniul de aplicare al RFEUA, atribuindu-i statului membru responsabil ⁽⁸⁾.

2.2. Ce presupune obligația legală prevăzută la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA?

Pragul de realimentare de 90 % prevăzut la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA se aplică „cantității anuale de combustibil de aviație necesare”. Articolul 3 punctul 24 din RFEUA definește această cantitate ca fiind cantitatea de combustibil de aviație denumită „combustibil pentru zborul pe rută” și „combustibil pentru rulajul la sol” în anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽⁹⁾. Operatorul de aeronave realimentează pe un anumit aeroport din Uniune cel puțin 90 % din combustibilul anual necesar (și anume zborul pe rută și rulajul la sol pentru decolare) pentru a opera toate zborurile de plecare acoperite de RFEUA în cursul unei perioade de raportare (și anume perioada 1 ianuarie - 31 decembrie a anului care precedă anul de raportare) pe aeroportul respectiv din Uniune.

Obligațiile de raportare stabilite la articolul 8 și în anexa II la RFEUA se referă la cantitatea anuală a combustibilului planificat pentru toate zborurile cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune și la cantitatea anuală a combustibilului furnizat pentru zborurile respective. În funcție de procesele aplicate de operatorul de aeronave, combustibilul furnizat poate fi dovedit utilizând surse diferite [de exemplu, (i) facturi de combustibil de la furnizorul de combustibil, (ii) diferența dintre cantitatea de combustibil la momentul sosirii pe un aeroport din Uniune (block-on) și cantitatea de combustibil la momentul plecării de pe aeroportul din Uniune respectiv (block-off) și (iii) informații extrase din surse precum jurnalul de călătorie al aeronavei, jurnalul tehnic și planul operațional de zbor].

Obligația de a realimenta pe aeroportul de plecare din Uniune se referă la „combustibilul de aviație”. Articolul 3 punctul 6 din RFEUA definește combustibilul de aviație drept combustibil de substituție produs pentru utilizarea directă de către aeronavă. Cu alte cuvinte, obligația de realimentare se referă la toți combustibilii disponibili pentru aviație, inclusiv combustibilii de aviație convenționali.

⁽⁷⁾ În sensul legislației UE în materie de migrație și azil.

⁽⁸⁾ A se vedea lista operatorilor de aeronave care intră în domeniul de aplicare al RFEUA pe site-ul internet al DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

⁽⁹⁾ Pentru mai multe detalii, a se vedea CAT.OP.MPA.181 Schema de combustibil/energie – planificarea combustibilului/energiei și politica de replanificare în cursul zborului – avioane.

Un operator de aeronave care nu justifică în mod corespunzător nerespectarea cerinței de a realimenta cel puțin 90 % din „cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară” în temeiul articolului 5 alineatele (2) și (3) din RFEUA este pasibil de amendă. Această amendă trebuie impusă de autoritățile statelor membre în conformitate cu articolul 12 alineatul (2) din RFEUA. Cu toate acestea, un astfel de operator de aeronave poate fi scutit de amendă dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la articolul 5 fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, independente de voința sa și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.

2.3. Când și unde trebuie să realimenteze operatorul aeronavei?

Un operator de aeronave care intră în domeniul de aplicare al RFEUA va trebui să alimenteze cu combustibil atunci când pleacă de pe un aeroport din Uniune (și anume aeroportul de plecare din Uniune).

Articolul 3 punctul 1 din RFEUA definește un „aeroport din Uniune” ca fiind un aeroport, astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind tarifele de aeroport. În acea directivă, aeroportul este definit ca „orice suprafață de teren special amenajată pentru aterizarea, decolarea și manevrele unei aeronave, inclusiv instalațiile auxiliare de care aceste operațiuni pot avea nevoie pentru îndeplinirea cerințelor traficului aerian și ale serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale” ⁽¹⁰⁾.

Aeroporturile din Uniune care intră în domeniul de aplicare al RFEUA sunt cele care au un trafic de pasageri mai mare de 800 000 de pasageri sau un trafic de mărfuri mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare anterioară. Acest prag a fost stabilit pentru a evita impunerea unei sarcini inutile asupra operațiunilor de transport aerian în aeroporturile mici.

Aeroporturile situate într-o regiune ultraperiferică, astfel cum sunt enumerate la articolul 349 din TFUE – și anume Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azore, Madeira și Insulele Canare – nu intră în domeniul de aplicare al articolului 5 din RFEUA.

Statele membre pot fi mai ambițioase și pot decide ca un aeroport situat pe teritoriul lor – și care nu atinge pragul necesar și sau care este situat într-o regiune ultraperiferică – să fie totuși acoperit de RFEUA. Administratorul aeroportului poate alege, de asemenea, să includă un aeroport aflat în administrarea sa, acesta urmând să fie tratat ca aeroport din Uniune și să facă obiectul RFEUA, prin depunerea unei cereri la autoritățile competente respective. În cererea sa, organismul de administrare a aeroportului trebuie să demonstreze că aeroportul candidat îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din RFEUA. Temeiul juridic și procedura în acest scop se regăsesc la articolul 2 alineatul (2) din RFEUA.

Comisia, în cooperare cu statele membre, furnizează o listă a aeroporturilor din Uniune care intră în domeniul de aplicare al RFEUA. Această listă este actualizată anual ⁽¹¹⁾.

2.4. Operatorii de aeronave din țări terțe sunt obligați să realimenteze cu combustibil în temeiul articolului 5 alineatul (1) din RFEUA?

Astfel cum se explică în secțiunea 2.3, obligația de a realimenta cu cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară se aplică pe aeroportul de plecare din Uniune. Prin urmare, un operator de aeronave dintr-o țară terță face obiectul obligației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA atunci când pleacă de pe un aeroport din Uniune, dacă a efectuat 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri de pe aeroporturi din Uniune în perioada de raportare anterioară. În practică, aceasta înseamnă că un operator de aeronave dintr-o țară terță trebuie să realimenteze cu 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară pentru plecări de pe aeroporturile din Uniune pe aeroporturile din Uniune de pe care pleacă.

Un operator de aeronave dintr-o țară terță care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 5 este pasibil de o amendă impusă de o autoritate competentă a unui stat membru [a se vedea articolul 12 alineatul (2) din RFEUA], cu excepția cazului în care o astfel de nerespectare este justificată în mod corespunzător în temeiul articolului 5 alineatul (2) sau (3) din RFEUA sau este cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile în temeiul articolului 12 alineatul (2) a treia teză din RFEUA.

⁽¹⁰⁾ Articolul 2 punctul 1 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (Directiva privind tarifele de aeroport) (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

⁽¹¹⁾ A se vedea lista aeroporturilor din Uniune care intră în domeniul de aplicare al RFEUA pe site-ul internet al DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-air-aviation_en).

2.5. Care este rolul administratorului aeroportului din Uniune?

Administratorii aeroporturilor din Uniune care intră în domeniul de aplicare al regulamentului au un rol esențial în facilitarea respectării de către operatorii de aeronave a obligației de realimentare. În acest sens, administratorul aeroportului din Uniune ar trebui să planifice resursele umane și de infrastructură (de exemplu, personal suficient și calificat, capacitatea rezervoarelor și aprovizionarea cu combustibil, camioane, sisteme de hidranți etc.) necesare pentru a facilita respectarea de către operatorii de aeronave a obligației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA.

Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că este posibil ca anumite aeroporturi (de exemplu, cele situate pe insule) să nu dispună de infrastructura necesară și/sau de aprovizionarea cu combustibil de aviație din cauza amplasării lor geografice și, prin urmare, să nu fie în măsură să faciliteze alimentarea recurentă cu combustibil de aviație în aeroport în aceeași măsură ca alte aeroporturi cu mai multe resurse. Prin urmare, operatorii de aeronave pot solicita derogări temporare de la obligațiile lor de realimentare cu combustibil pentru anumite rute care se conectează la aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere cu un aeroport din Uniune, în circumstanțele specifice prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din RFEUA.

3. DEROGĂRI DE LA OBLIGAȚIA DE REALIMENTARE

Articolul 5 alineatul (2) din RFEUA permite operatorului de aeronave să coboare sub pragul impus de obligația de realimentare atunci când acest lucru este justificat în mod corespunzător din motive de conformitate cu normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor, și anume cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽¹²⁾. În acest sens, decizia comandanților privind alimentarea finală cu combustibil înainte de plecarea de pe un aeroport din Uniune trebuie respectată fără interferențe din partea operatorului de aeronave ⁽¹³⁾ (a se vedea detaliile din secțiunea 4). Derogările justificate în temeiul articolului 5 alineatul (2) din RFEUA se raportează *ex post* în raportul anual care trebuie prezentat de operatorul de aeronave, astfel cum se prevede la articolul 8 din RFEUA.

Alte derogări de la obligațiile de realimentare cu combustibil prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA se limitează la două situații definite la articolul 5 alineatul (3) literele (a) și (b) din RFEUA și fac obiectul unei cereri prealabile justificate și detaliate adresate autorității competente. Aceste derogări se solicită *ex ante*, a se vedea detaliile din secțiunile 5 și 8. Prima posibilitate de derogare de la articolul 5 alineatul (1) este limitată la anumite rute cu plecare de pe aeroporturile din Uniune și la situații specifice, și anume dificultăți operaționale grave și recurente în ceea ce privește realimentarea aeronavelor pe un anumit aeroport din Uniune, care împiedică operatorii de aeronave să efectueze zboruri dus-întors într-un termen rezonabil. A doua posibilitate se referă la dificultățile structurale de aprovizionare cu combustibil care decurg din caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune, care conduc la prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație și plasează operatorul de aeronave în cauză într-un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare.

4. ARTICOLUL 5 ALINEATUL (2) DIN RFEUA: COBORÂREA SUB NIVELUL CERINȚEI DE ALIMENTARE CU 90 % DIN COMBUSTIBIL PE AEROPORTUL DE PLECARE DIN UNIUNE DIN MOTIVE DE SIGURANȚĂ

Articolul 5 alineatul (2) din RFEUA prevede că un operator de aeronave poate cobori sub pragul de 90 % din „cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară” (și anume combustibilul pentru zborul de rută și combustibilul pentru rulajul la sol în vederea decolării) pe un aeroport de plecare din Uniune, dacă acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. Această dispoziție ia în considerare necesitatea de a asigura respectarea, de exemplu, a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽¹⁴⁾ și, mai precis, a normelor de siguranță din anexa IV la acesta: CAT.OP.MPA.180, 181, 182 și 260 și, după caz, CAT.OP.MPA.185 pentru gestionarea și planificarea combustibilului în timpul zborului. Mijloacele acceptabile de conformitate (Acceptable Means of Compliance - AMC) și materialele de orientare (Guidance Material - GM) ale AESA pentru Anexa IV Operațiuni de transport aerian comercial, Partea CAT, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene oferă detalii cu privire la aceste dispoziții ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽¹³⁾ CAT.OP.MPA.181, litera (c) punctul 8 „combustibil discreționar, dacă este solicitat de comandant”, subpartea B din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei.

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

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

Detalii suplimentare privind posibilele justificări pentru coborârea sub pragul de realimentare din motive de siguranță (precum și justificările necesare) pot fi găsite în secțiunile 4.1-4.4.

4.1. Coborârea sub nivelul obligației de alimentare cu combustibil. Implicații asupra raportării anuale în temeiul articolului 8 din RFEUA ⁽¹⁶⁾

Cazurile în care un operator de aeronave coboară sub obligația de alimentare de 90 % cu „cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară” (combustibilul pentru zborul de rută și combustibilul pentru rulajul la sol în vederea decolării) pe un aeroport de plecare din Uniune trebuie să fie justificate în mod corespunzător în fața autorității sau autorităților competente responsabile de aeroportul din Uniune respectiv, în cazul în care operatorul de aeronave nu atinge pragul de 90 %, precum și în fața AESA.

În mod specific, operatorul de aeronave trebuie să justifice motivul pentru care cantitățile de combustibil de aviație coboară sub pragul de 90 % și nu cantitățile de combustibil de aviație incluse în rezerva de 10 %, astfel cum prevede articolul 5 alineatul (1) din RFEUA. Cu alte cuvinte, operatorul de aeronave trebuie să raporteze cantitățile agregate de combustibil asociate alimentate (alimentate în zborurile anterioare) din motive de conformitate cu normele privind siguranța combustibililor, care împiedică operatorul de aeronave să respecte cerința de alimentare cu 90 % pe un anumit aeroport din Uniune. Operatorul de aeronave trebuie să indice rutele care sunt afectate în raportarea sa în temeiul articolului 8 din RFEUA.

Aceste informații (inclusiv justificarea) trebuie incluse în raportul pe care operatorul de aeronave trebuie să îl prezinte autorităților competente și AESA în temeiul articolului 8 din RFEUA (și anume raportul anual), care trebuie verificat în prealabil de un verficator independent, astfel cum se prevede la articolul 8 alineatul (3) din RFEUA ⁽¹⁷⁾.

Operatorul de aeronave trebuie să includă, ca parte a justificărilor sale în temeiul articolului 5 alineatul (2) din RFEUA, următoarele:

- o justificare a motivului pentru care a coborât sub pragul anual prevăzut la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA pentru a respecta normele aplicabile privind siguranța combustibililor;
- o indicație a rutelor afectate (și anume succesiunea zborurilor de sosire și de plecare de pe aeroportul din Uniune) și cantitățile de combustibil asociate combustibilului alimentat din motive de siguranță.

Autoritatea competentă poate accepta justificarea dacă sunt îndeplinite cerințele aplicabile și dacă aceasta este justificată în mod corespunzător. Autoritatea competentă poate consulta AESA atunci când evaluează dacă o justificare respectă normele aplicabile privind siguranța combustibililor.

Exemplul 1: Operatorul de aeronave **Y** se deplasează de la aeroportul **A** pe aeroportul din Uniune **B**. Operatorul de aeronave **Y** este atribuit direcției sale generale desemnate pentru aviația civilă (**A-DGCA**). La sfârșitul anului de raportare, **Y** trebuie să prezinte AESA și **A-DGCA** volumele anuale de combustibil alimentate, cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și volumele anuale de combustibil nealimentate ⁽¹⁸⁾. De asemenea, **Y** va trebui să notifice autorității sau autorităților aeroportului (aeroporturilor) din Uniune, la sfârșitul anului de raportare, cantitățile nealimentate în cazul în care nu atinge pragul de realimentare din motive de siguranță.

În acest exemplu, operatorul de aeronave **Y** coboară sub pragul „cantității anuale de combustibil de aviație necesare” pe aeroportul **B** din Uniune, deoarece unele zboruri de pe ruta **A-B** au fost afectate de condițiile meteorologice preconizate care au necesitat alimentarea cu o cantitate mai mare de combustibil din motive de siguranță pe aeroportul **A** (excedentul de combustibil este alimentat întotdeauna pe aeroportul anterior). Cu toate acestea, contrar previziunilor, condițiile meteorologice s-au îmbunătățit în general în timpul zborurilor, iar aeronava a ajuns de mai multe ori la aterizarea pe aeroportul **B** din Uniune cu mai mult combustibil decât se preconizase și, prin urmare, nu a fost în măsură să se alimenteze cu combustibil pe aeroportul din Uniune **B** pentru zborul următor, deoarece avea suficient combustibil în rezervor. Deși **Y** nu a îndeplinit cerința de la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA pentru aeroportul **B** din Uniune, acest lucru a fost, prin urmare, justificat din motive de legate de siguranța combustibililor.

⁽¹⁶⁾ Detalii suplimentare privind modul de raportare pot fi găsite în manualul pentru operatorii de aeronave și verficatori (adică organismele de verificare) (articolul 8 și anexa II la RFEUA).

⁽¹⁷⁾ Articolul 8 alineatul (3) din RFEUA prevede că „[r]aportul este verificat de un verficator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia.” Cu alte cuvinte, procesul de verificare și verficatorii acreditați în sensul RFEUA sunt reglementați de normele EU ETS și, în special, de cele stabilite pentru sectorul aviației.

⁽¹⁸⁾ A se vedea articolul 3 pentru definiții, articolul 8 privind obligațiile de raportare ale operatorilor de aeronave și anexa II pentru modelul de raportare RFEUA.

Exemplul 2: Operatorul de aeronave **Y** se deplasează de la aeroportul **C** pe aeroportul **D** și înapoi pe aeroportul **C** (ruta **C-D-C**), toate aeroporturile fiind aeroporturi din Uniune. În continuarea exemplului 1, operatorul de aeronave **Y** este atribuit autorității competente **A-DGCA**. La sfârșitul anului de raportare, **Y** trebuie să prezinte AESA și autorităților competente volumele anuale de combustibil alimentate, cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și volumele anuale de combustibil nealimentate ⁽¹⁹⁾. De asemenea, la sfârșitul anului de raportare, **Y** va trebui să notifice cantitățile nealimentate autorității sau autorităților aeroportului (aeroporturilor) din Uniune în care acesta nu atinge pragul de realimentare din motive legate de siguranța combustibililor.

În acest exemplu, operatorul de aeronave **Y** coboară sub pragul „cantității anuale de combustibil de aviație necesare” pe aeroportul **D** deoarece, în conformitate cu CAT.OP.MPA.181 litera (c) punctul 4 subpunctul (I) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, zborurile de pe ruta **C-D** necesită un aeroport de rezervă la destinație **E**, care se află departe de aeroportul **D**. La întoarcerea pe **C** (ruta **D-C**), aeroportul de rezervă la destinație **F** este foarte aproape de aeroportul **C**. Prin urmare, aeronava va ateriza întotdeauna cu mai mult combustibil decât este necesar pe **D** pentru a se întoarce pe **C**, acest lucru împiedicând-o să alimenteze combustibilul pe aeroportul **D** pentru zborul său ulterior înapoi la **C**, deoarece **Y** are suficient combustibil în rezervor. Prin urmare, operatorul de aeronave **Y** nu a îndeplinit cerința de la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA pentru aeroportul **D**, din motive legate de siguranța combustibililor.

Pentru aerodromurile izolate, același lucru se poate întâmpla în cazul în care CAT.OP.MPA.181 litera (c) punctul 4 subpunctul (ii) și AMC7 ⁽²⁰⁾ din CAT.OP.MPA.182 prevăd aproximativ 2 ore de combustibil suplimentar pentru a opera pe astfel de aerodromuri izolate. Acest lucru poate reduce în mod semnificativ necesitatea aeronavei de a fi realimentată pentru a se întoarce.

Pe scurt, pentru a respecta cerințele de la articolul 5 alineatul (2) din RFEUA (și anume obligația *de a justifica în mod corespunzător*), operatorul de aeronave trebuie să furnizeze autorităților competente și AESA motivele legate de siguranță pentru alimentarea cu combustibil în cazul zborurilor care sosesc pe aeroportul din Uniune și care determină operatorul de aeronave să coboare sub cerința privind cantitatea anuală de combustibil alimentat. Cantitățile de combustibil care trebuie justificate se limitează la diferența dintre 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată efectiv pentru fiecare aeroport din Uniune, pentru care operatorul de aeronave nu respectă cerința privind alimentarea.

Operatorul de aeronave ar trebui să indice în mod clar relația dintre volumul de combustibil alimentat și motivele de siguranță. Justificarea [documentul (documentele) justificativ (e)] ar trebui să corespundă cantităților alimentate și motivelor furnizate. Incapacitatea de a dovedi corespondența dintre cantitățile alimentate și justificări poate duce la o încălcare a articolului 5 alineatul (1) din RFEUA.

4.2. Exemple de evenimente care necesită alimentarea cu combustibil de aviație pentru respectarea normelor de siguranță a combustibilului și de documente justificative (justificări)

Următoarea listă de exemple care necesită alimentarea cu combustibil de aviație din motive de siguranță nu este exhaustivă, dar include cele mai frecvente evenimente ⁽²¹⁾ care justifică necesitatea de a alimenta mai mult combustibil la aeroportul de plecare din motive legate de siguranța combustibililor și, prin urmare, care implică riscul neatingerii pragului de realimentare la aeroportul de destinație din Uniune. Exemplele sunt însoțite de documentele pe care operatorul de aeronave ar urma să le furnizeze autorităților competente pentru a justifica coborârea sub pragul prevăzut la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA.

În toate cazurile, autoritățile competente trebuie, în cooperare cu AESA, să se asigure că se ajunge la un echilibru adecvat între siguranță și obligațiile de realimentare și raportare în baza RFEUA. Asigurarea siguranței fiind esențială, autoritățile trebuie să dea întotdeauna dovadă de discernământ în ceea ce privește nivelul dovezilor necesare pentru a justifica preocupările în materie de siguranță. Necesarul de combustibil suplimentar se bazează adesea pe expertiza personalului centrului de control al operatorului sau pe experiența piloților.

⁽¹⁹⁾ A se vedea articolul 3 pentru definiții, articolul 8 privind obligațiile de raportare ale operatorilor de aeronave și anexa II pentru modelul de raportare RFEUA.

⁽²⁰⁾ „Mijloace acceptabile de conformitate 7”.

⁽²¹⁾ Astfel cum au raportat AESA și operatorii de aeronave în răspunsurile lor la chestionarul Comisiei pentru elaborarea prezentului document.

- Cazurile de deficit de combustibil de aviație (inclusiv cantitățile minime de achiziție impuse de furnizorul de combustibil pe aeroporturile din Uniune cu o anumită amplasare geografică, cum ar fi insulele) sau de contaminare cu combustibil de aviație pe aeroportul de destinație, justificate de notificarea respectivă adresată aeronavelor sau de notificarea misiunilor aeriene (NOTAM) și/sau de o comunicare din partea furnizorului de combustibil (dacă este cazul) sau de orice alte rapoarte din cadrul sistemului de management de la punctul ORO.GEN.200 „Sistemul de management” ⁽²²⁾ din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei (rapoarte ale piloților, alte rapoarte ale operatorilor, rapoarte ale autorităților sau informații furnizate de asociațiile de companii aeriene).
- Condițiile meteorologice nefavorabile (sau previziunile privind condițiile meteorologice nefavorabile) justifică adesea (și în special în timpul operațiunilor de iarnă) nevoia de combustibil suplimentar [a se vedea CAT.OP.MPA.181 litera (b), CAT.OP.MPA.245 litera (a) punctul 1 și, de asemenea, CAT.OP.MPA.245 litera (b) litera (c) și CAT.OP.MPA.255 litera (b), CAT.OP.MPA.265 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei] ⁽²³⁾. Acest lucru se aplică și altor condiții meteorologice (de exemplu, vremea caldă) care pot necesita combustibil suplimentar pentru utilizarea APU ⁽²⁴⁾ ca urmare a condițiilor meteorologice deosebit de reci sau calde, a vizibilității limitate etc. Justificarea trebuie să se bazeze pe rapoartele meteorologice reale (de exemplu METAR ⁽²⁵⁾ și ATIS ⁽²⁶⁾), pe rapoartele meteorologice prognozate [(de exemplu, TAF ⁽²⁷⁾), inclusiv probabilitățile scăzute de condiții meteorologice adverse precum PROB30% ⁽²⁸⁾], pe SIGMET ⁽²⁹⁾, pe hărți meteorologice pe traseu, pe orice alte rapoarte suficient de detaliate sau pe orice combinație a acestora. Pot fi prezentate, de asemenea, sisteme îmbunătățite de informații meteorologice, cum ar fi EWINS ⁽³⁰⁾ sau instrumente similare. Aceste instrumente pot indica fiabilitatea previziunilor meteorologice, determinând operatorii să crească aportul de combustibil atunci când datele istorice sugerează că este probabil ca pe aeroportul de destinație să existe condiții meteorologice adverse (de exemplu, ceață), chiar dacă previziunile oficiale nu prevăd astfel de condiții meteorologice adverse.
- Acțiuni sociale (inclusiv proteste sau greve pe aeroportul de destinație) justificate, de exemplu, printr-o comunicare de la aeroport și/sau de NOTAM [a se vedea CAT.OP.MPA.175 litera (b) punctele 4 și 5 și AESA AMC1.CAT.OP.MPA.175 litera (b) și CAT.OP.MPA.181 litera (b) și (c) punctul 7 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei]. În funcție de circumstanțe, amenințarea cu acțiuni sau greve sociale poate justifica, de asemenea, necesitatea de a spori alimentarea cu combustibil.
- Întârzieri cauzate de controlul traficului aerian (ATC) pe aeroportul de destinație, justificate de NOTAM sau de o comunicare din partea furnizorului de servicii de management al traficului aerian (ATM) (dacă sunt disponibile) înainte de decolare [CAT.OP.MPA.181 litera (b) punctul 6 și litera (c) punctul 7 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei]. Alte rapoarte sau date, cum ar fi datele istorice ale operatorului de aeronave (inclusiv rapoartele pilotului) pot indica, de asemenea, eventuale întârzieri la aeroportul de destinație.
- Probabilitatea redirectionării ATC, justificată de NOTAM sau de o comunicare din partea furnizorului de ATM sau de orice alte rapoarte sau date relevante [CAT.OP.MPA.181 litera (b) punctele 5 și 6 și litera (c) punctul 7 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei]. Aceasta include date istorice de la operator sau de la alți operatori, precum și rapoarte ale piloților, care indică posibile redirectionări de-a lungul rutei.
- Preocupări legate de securitate, cum ar fi cele legate de conflictele beligerante, justificate de o comunicare din partea aeroportului, de o comunicare din partea furnizorului de combustibil și/sau de NOTAM.

⁽²²⁾ A se vedea anexa III privind cerințele aplicabile organizațiilor pentru operațiuni aeriene la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽²³⁾ A se vedea anexa IV privind operațiunile de transport aerian comercial din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽²⁴⁾ Unitate auxiliară de putere.

⁽²⁵⁾ Raport meteorologic de aerodrom.

⁽²⁶⁾ Serviciu automat de informare pentru zona terminală.

⁽²⁷⁾ Prognoză privind zona terminală.

⁽²⁸⁾ Probabilitate de 30 %.

⁽²⁹⁾ Informații meteorologice semnificative.

⁽³⁰⁾ Sistem de informații meteorologice consolidat.

- Dezastre naturale (de exemplu, cutremure, erupții vulcanice și inundații), justificate de o comunicare aeroportuară și/sau de NOTAM sau de orice alte rapoarte relevante [CAT.OP.MPA.181 litera (b) și litera (c) punctul 7 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei].

Pe lângă documentele menționate mai sus, operatorul de aeronave trebuie să prezinte planul de zbor operațional semnat de comandant, inclusiv semnătura digitală sau aprobarea digitală a planului de zbor. Acest document trebuie să indice combustibilul alimentat în bloc (la zborul anterior) și componentele sale individuale.

Alte documente pe care operatorul de aeronave ar putea fi nevoit să le furnizeze, după caz, autorității competente pentru a justifica coborârea sub pragul prevăzut la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA din motive de conformitate cu normele privind siguranța combustibilului includ:

- informații din jurnalul de călătorie;
- METAR, TAF, SIGMET, hărți meteorologice pe rută sau comunicații ANSP ⁽³¹⁾ privind restricțiile meteorologice;
- NOTAM;
- comunicările ATM și ATC (dacă sunt disponibile);
- publicațiile de informare aeronautică (AIP);
- comunicările din partea furnizorului de combustibil, a operatorului de handling la sol sau a organismului de administrare a aeroportului;
- planul de zbor operațional;
- orice alte informații pe care operatorul de aeronave le poate considera relevante și utile pentru a justifica cantitățile de combustibil raportate ca fiind alimentate din motive de siguranță.

Operatorii de aeronave trebuie să furnizeze verificatorilor independenți toate documentele justificative relevante pentru a facilita procesul de verificare a raportului anual, astfel cum se prevede la articolul 8 din RFEUA [în special la articolul 8 alineatul (3)].

4.3. Cât timp ar trebui operatorul de aeronave să păstreze documentele justificative?

Potrivit regulamentului, operatorilor de aeronave le revine sarcina probei pentru a justifica în fața autorităților competente și a AESA conformitatea acestora cu cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (1) și alineatul (2) din RFEUA. Prin urmare, operatorii de aeronave trebuie să evalueze cât timp este recomandabil să păstreze documentele justificative relevante, luând în considerare aspecte precum posibilitatea unor proceduri administrative sau judiciare. În mod ideal, operatorii de aeronave ar trebui să păstreze documentele justificative timp de cel puțin 4 ani (și anume anul de raportare + 3 ani de păstrare a datelor). Această perioadă poate varia de la un stat membru la altul, deoarece normele naționale privind asigurarea respectării legislației aplicabile sectorului pot prevedea termene diferite. Statele membre ar trebui să ia în considerare recomandarea privind păstrarea datelor prevăzută în prezenta secțiune atunci când stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din RFEUA.

4.4. Considerații privind alegerea unui aeroport de rezervă și a combustibilului discreționar

Operatorii de aeronave au libertatea de a alege un aeroport de rezervă, în limitele stabilite la CAT.OP.MPA 192 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ⁽³²⁾ al Comisiei. Deseori, poate fi mai justificat să se aleagă un aeroport de rezervă mai departe de alte alternative posibile și mai apropiate, din motive economice, cum ar fi existența unui contract cu furnizorii de servicii de handling pe aeroport pentru întreținerea aeronavelor și/sau a condițiilor necesare pentru a oferi un serviciu mai bun pasagerilor în cazul aterizării pe aeroportul de rezervă (și anume aeroportul comercial de rezervă). Cu toate acestea, alegerea unui aeroport de rezervă nu poate fi utilizată ca mijloc de a ascunde practicile economice de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor.

⁽³¹⁾ Furnizor de servicii de navigație aeriană.

⁽³²⁾ A se vedea anexa IV privind operațiunile de transport aerian comercial la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

În mod similar, operatorul de aeronave nu trebuie să dea instrucțiuni pilotului să alimenteze mai mult combustibil de aviație într-un anumit aeroport din motive economice și să îl încarce drept combustibil discreționar. După cum indică această sintagmă, combustibilul discreționar trebuie alimentat numai la discreția comandantului și fără intervenția operatorului de aeronave ⁽³³⁾.

Același principiu se va aplica practicilor de ascundere a transportului de combustibil peste cerințele pentru zbor în alte categorii de combustibil, de exemplu, atunci când aceste categorii sunt încărcate în cantități care sunt în mod clar mai mari decât cantitățile necesare pentru atingerea obiectivelor fiecăruia dintre aceste tipuri de combustibil (de exemplu, creșterea combustibilului pentru rulajul la sol, creșterea combustibilului pentru zborul de rută prin planificarea zborului de croazieră la o altitudine nerealist de joasă și a unei mase nerealiste la decolare).

Practicile care utilizează combustibil pentru aeroportul de rezervă, combustibil discreționar și alte categorii de combustibili pentru a ascunde transportul de combustibil peste cerințele pentru zbor din criterii economice ar reprezenta o încălcare a dispozițiilor relevante ale RFEUA. Astfel de practici, atunci când se întemeiază pe o serie concordantă de indicii care stabilesc întrunirea unui element obiectiv și a unui element subiectiv, pot fi sancționate de autoritățile naționale competente ⁽³⁴⁾.

5. ARTICOLUL 5 ALINEATUL (3) DIN RFEUA: DEROGĂRI TEMPORARE DE LA OBLIGAȚIA DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL

Articolul 5 alineatul (3) din RFEUA stabilește cerințele pentru ca operatorul de aeronave să solicite în prealabil o derogare temporară:

„În mod excepțional, un operator de aeronave poate solicita autorității competente sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6), în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un aeroport din Uniune. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

O astfel de cerere se depune cu cel puțin 3 luni înainte de data aplicării derogării avută în vedere și este însoțită de o justificare detaliată și adecvată. Derogarea ar trebui să fie limitată la următoarele situații:

- (a) dificultăți operaționale grave și recurente la realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe aeroportul din Uniune respectiv, care îi împiedică pe operatorii de aeronave să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi; sau
- (b) dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil de aviație generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Uniune, în special din cauza constrângerilor specifice legate de transportul combustibililor sau din cauza disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul din Uniune respectiv, și care creează pentru operatorul de aeronave respectiv un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare”.

În ceea ce privește anumite rute, unui operator de aeronave i se poate acorda o derogare temporară de la obligația de a realimenta pe aeroportul de plecare din Uniune dacă poate demonstra dificultăți operaționale grave și recurente în ceea ce privește realimentarea aeronavei pe respectivul aeroport din Uniune, care îl împiedică să efectueze zboruri dus-întors într-un termen rezonabil și care ar putea avea un impact asupra conectivității, în special a regiunilor periferice. O derogare s-ar putea aplica, de asemenea, în cazul unor dificultăți structurale de aprovizionare cu combustibil care conduc la prețuri ale combustibililor semnificativ mai mari decât prețurile aplicate în medie unor tipuri similare de combustibili pe alte aeroporturi din Uniune. Cu toate acestea, prețurile semnificativ mai mari ale combustibilului pe aeroportul din Uniune în cauză nu ar trebui să fie în principal rezultatul utilizării într-o măsură mai mare de SAF pe respectivul aeroport din Uniune.

Derogarea poate fi acordată de autoritatea competentă numai dacă sunt îndeplinite cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (3) literele (a) sau (b) și dacă cererea este justificată în mod corespunzător.

5.1. Prima condiție: cerința privind distanța

Înainte de a solicita o derogare temporară în temeiul articolului 5 alineatul (3) din RFEUA, operatorul de aeronave trebuie să se asigure că ruta căreia i s-ar aplica o derogare îndeplinește cerințele privind distanța prevăzute la articolul respectiv. Articolul 5 alineatul (3) prevede două opțiuni.

1. Operatorul de aeronave poate solicita o derogare pentru o rută existentă sau nouă de mai puțin de 850 km cu plecare de pe un aeroport din Uniune; sau

⁽³³⁾ CAT.OP.MPA.181, litera (c) punctul 8 „combustibil discreționar, dacă este solicitat de comandant”, subpartea B din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei.

⁽³⁴⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 6 februarie 2018, Altun și alții, C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, punctele 48 - 52.

2. Operatorul de aeronave poate solicita o derogare pentru o rută existentă sau nouă de mai puțin de 1 200 km atunci când această rută leagă aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere. Ruta trebuie să plece de pe un aeroport din Uniune și poate viza fie rute între continent și o insulă, fie rute între insule fără legătură cu continentul.

Pentru a-și depune cererea, operatorul de aeronave trebuie să indice cel puțin (i) codurile de aeroport ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) pentru ruta în cauză, (ii) aeroportul de plecare din Uniune și (iii) distanța în kilometri calculată utilizând metoda Vincenty.

Autoritatea competentă va verifica dacă aeroportul de plecare este un aeroport din Uniune în sensul RFEUA și dacă ruta solicitată se încadrează în cerințele privind distanța prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din RFEUA. Calculul distanței se bazează pe metoda Vincenty de calculare a distanței dintre două puncte de pe suprafața unui sferoid, utilizând Sistemul Geodezic Mondial (WGS84) ⁽³⁵⁾. Documentul OACI 7910 (Indicatori de localizare) ar trebui utilizat ca bază pentru latitudinile și longitudinile aerodromului ⁽³⁶⁾.

5.2. A doua condiție: cerințele de la articolul 5 alineatul (3) literele (a) și (b)

În cazul în care este îndeplinită cerința privind distanța prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din RFEUA, a doua etapă pentru operatorul de aeronave va fi aceea de a evalua dacă ruta pentru care operatorul de aeronave solicită derogarea îndeplinește al doilea set de cerințe în temeiul articolului 5 alineatul (3) literele (a) sau (b) din RFEUA.

Orice cerere de derogare trebuie să fie susținută de o justificare detaliată și adecvată și să fie însoțită de documentele relevante în sprijinul justificării.

Autoritatea competentă va evalua fiecare cerere în urma unei analize de la caz la caz. De asemenea, Comisia va analiza în detaliu caracteristicile specifice ale aeroportului din Uniune în cauză aflat sub jurisdicția sa și dacă operatorul de aeronave solicită o derogare de la obligația de alimentare cu combustibil. În cursul evaluării cererii, autoritatea competentă se poate adresa aeroportului din Uniune în cauză pentru a solicita informații referitoare la cererea de derogare depusă de operatorul de aeronave. De exemplu, autoritatea competentă poate solicita aeroportului să furnizeze date istorice privind timpii de escală și operațiunile sau disponibilitatea combustibilului, după caz, pentru a-și fundamenta decizia cu privire la acordarea/respingerea derogării solicitate.

5.2.1. Articolul 5 alineatul (3) litera (a) din RFEUA – dificultăți operaționale grave și recurente și timpi de escală nerezonabili

5.2.1.1. Care sunt dificultățile operaționale grave și recurente?

În primul rând, operatorul de aeronave trebuie să demonstreze că aeroportul din Uniune pentru care solicită o derogare de la realimentarea cu combustibil se confruntă cu dificultăți operaționale grave și recurente. Un eveniment punctual, cum ar fi o grevă la aeroport, nu poate fi considerat o dificultate operațională gravă și recurentă care justifică acordarea unei derogări pentru realimentarea cu combustibil pe aeroportul din Uniune respectiv. Impactul grevelor asupra alimentării cu combustibil ar trebui raportat în temeiul articolului 5 alineatul (2) din RFEUA, în cazul în care acestea presupun alimentarea suplimentară cu combustibil pe aeroportul de plecare din motive legate de siguranța combustibililor.

În al doilea rând, trebuie să se demonstreze că dificultatea operațională care apare pe aeroportul din Uniune în cauză are un impact negativ asupra operatorului de aeronave. Dificultatea operațională poate, de exemplu, să aibă un impact negativ asupra programului de zbor al aeronavei în cauză în operațiunile sale ulterioare într-un mod semnificativ și care nu poate fi neglijat. În acest sens, operatorul de aeronave ar putea fi expus riscului de a fi sancționat de coordonatorul/facilitatorul de sloturi sau ar putea pierde operațiuni de zbor în timpul zilei, ceea ce ar putea avea un impact asupra conectivității în UE.

Prin urmare, o dificultate operațională trebuie (i) să fie un eveniment repetat sau un eveniment sistematic legat de aeroportul din Uniune în cauză, (ii) să aibă ca rezultat timpi de escală nerezonabili (astfel cum se explică la punctul 5.2.1.2), (iii) să aibă un impact economic negativ asupra operatorului de aeronave.

Următoarele evenimente, care nu constituie o listă exhaustivă, pot fi considerate *dificultăți operaționale potențiale* care pot justifica derogarea în cazul în care se demonstrează un impact negativ asupra operatorului de aeronave:

⁽³⁵⁾ A se vedea trimiterea la instrumentul CERT al OACI și calculul cu metoda Vincenty la adresa <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx>.

⁽³⁶⁾ A se vedea Referința la serviciul de date al OACI ca referință pentru indicatorii de localizare ai aerodromurilor <https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx>.

- spațiul limitat la rampă și/sau spațiul la rampă congestionat pe aeroport pot avea un impact asupra timpilor de escală, în special pe aeroporturile aglomerate în sezonul de vârf (de exemplu, pe aeroporturile situate pe insule sau pe aeroporturile mici din apropierea stațiunilor de schi);
- lipsa de personal suficient la aeroport care să asigure operațiuni de escală și/sau lipsa unor echipamente suficiente, cum ar fi sisteme suficiente de hidrant sau camioane de alimentare cu combustibil. Într-adevăr, lipsa unor resurse/ echipamente suficiente pe aeroport poate avea un impact asupra timpilor de așteptare pentru realimentare și, prin urmare, asupra timpului final de escală al aeronavei. Pentru a justifica această cerere de derogare, furnizorul de servicii de handling al combustibilului de pe aeroport trebuie să fi declarat că nu dispune de suficiente resurse și/sau echipamente pentru a asigura servicii aeronavei fără întârzieri nejustificate;
- normele locale care împiedică îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în timpul alimentării aeronavei și/sau normele locale privind incendiile care impun prezența unui camion pentru stingerea incendiilor în vederea realimentării aeronavei în timpul îmbarcării și debarcării pasagerilor. Astfel de norme locale pot avea un impact asupra operațiunilor de escală ale operatorilor de aeronave pe aeroporturi aglomerate sau aeroporturi cu un caracter sezonier ridicat. Operatorii de aeronave ar trebui să demonstreze, în aceste cazuri, că scenariile existente au un impact semnificativ și deloc neglijabil asupra timpilor de escală ai aeronavei, în special în cazul în care există programe de zbor stricte sau în cazul în care disponibilitatea camioanelor de incendiu este limitată.

5.2.1.2. Ce este un timp de escală nerezonabil?

Odată ce dificultatea operațională a fost identificată, operatorul de aeronave trebuie să evalueze dacă această dificultate operațională împiedică realimentarea cu combustibil a aeronavei, respectând în același timp un timp rezonabil de escală. Timpul de escală este înțeles ca intervalul de timp dintre sosirea unei aeronave pe un aeroport (oprire completă/frâne puse) și plecarea acesteia în următorul zbor (ușile aeronavei sunt închise pentru plecare). În general, timpul necesar pentru executarea alimentării cu combustibil este aproape întotdeauna mai mic decât timpul necesar pentru debarcarea și descărcarea și apoi pentru îmbarcarea, încărcarea și întreținerea aeronavei.

Cadrul de reglementare al UE [și anume cerințele de la CAT.OP.MPA.200 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și AMC6 ⁽³⁷⁾ care o însoțește] permite alimentarea concomitent cu debarcarea pasagerilor, dar această practică nu este larg răspândită în rândul operatorilor europeni, deoarece nu a fost permisă în mod explicit până în 2022. Anterior, alimentarea cu combustibil era disponibilă numai în timpul îmbarcării. Prin urmare, justificările privind timpul insuficient de escală, bazate exclusiv pe imposibilitatea de a alimenta în timpul debarcării nu trebuie să fie acceptate decât dacă sunt îndeplinite toate cerințele de la articolul 5 alineatul (3) litera (a) din RFEUA.

Timpii de escală pentru un zbor pe distanțe lungi variază, de regulă, între 60 și 150 de minute, în timp ce timpii de escală pentru zborurile pe distanțe scurte variază între 25 și 80 de minute, presupunând că operatorului de aeronave i se permite să realimenteze în timpul debarcării sau al îmbarcării pasagerilor sau atunci când aceștia se află la bord ⁽³⁸⁾.

Având în vedere acești timpi tipici de escală, în cazul în care o dificultate operațională gravă și recurentă împiedică realimentarea cu combustibil într-un termen rezonabil, un operator de aeronave poate solicita o derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a) din RFEUA. Cu toate acestea, o cerere de derogare prin care se susține că timpul de escală a crescut, de exemplu, de la 25 la 30 de minute din cauza noii obligații de realimentare, nu ar putea fi acceptată decât dacă întârzierea se dovedește a fi semnificativă, iar impactul său economic negativ asupra zborurilor ulterioare se dovedește a fi atât de mare încât noii timpi de escală nu ar putea fi considerați rezonabili. Cu alte cuvinte, cererea de derogare nu se poate baza numai pe intenția de a menține același timp de escală ca înainte de introducerea articolului 5 alineatul (1) din RFEUA.

Lista de mai jos poate fi utilizată ca referință de către autoritatea competentă și de către operatorul de aeronave pentru a stabili dacă obligația de a realimenta în combinație cu dificultatea operațională conduc la un timp de escală excesiv, care diferă de timpii rezonabili și, prin urmare, ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra operațiunilor operatorului de aeronave. Lista următoare nu este exhaustivă.

- Informații din manualul aeronavei care indică capacitatea maximă de combustibil.

⁽³⁷⁾ Mijloace acceptabile de conformitate 6 (<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations>).

⁽³⁸⁾ În conformitate cu calendarul prevăzut în tabelul 18.2 din documentul EUROCONTROL Standard Input for Economic Analyses (Contribuții standard pentru analize economice), versiunea 10.0.3, publicat la 18 aprilie 2023.

- Datele istorice relevante ale aeroportului privind operațiunile de escală și/sau intervalele timpilor de escală prezentate în tabelul 18.2 din documentul EUROCONTROL *Standard Inputs for Economic Analyses*, versiunea 10.0.3, publicat la 18 aprilie 2023 ⁽³⁹⁾.
- Datele istorice ale operatorului de aeronave privind operațiunile de escală pe aeroportul în cauză. În cazul în care operatorul aeronavei a realimentat în mod normal în trecut, nu ar trebui să existe un impediment, cu excepția cazului în care intervine o modificare substanțială a circumstanțelor.
- Timpul excesiv de escală riscă să afecteze orarul sloturilor la aeroport, astfel încât operatorul de aeronave riscă să fie penalizat de coordonatorul/facilitatorul aeroportului în cauză.
- Timpul de escală are un impact asupra operațiunilor operatorului de aeronave privind zborurile ulterioare, acesta riscând să fie penalizat de coordonatorul/facilitatorul de sloturi pe aeroporturile ulterioare.

În concluzie și în conformitate cu exemplele prezentate mai sus, operatorul de aeronave trebuie să dovedească în cererea sa de derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a): (i) existența unui eveniment grav și recurent care conduce la dificultatea operațională, (ii) timpi de escală nerezonabili; (iii) și un impact negativ grav și subsecvent asupra conectivității sau un impact economic asupra operatorului de aeronave. În absența unui impact negativ asupra conectivității sau asupra operatorului de aeronave, nu ar exista niciun motiv pentru a solicita o derogare de la obligația de realimentare cu combustibil pe aeroportul în cauză.

5.2.2. **Articolul 5 alineatul (3) litera (b) – Dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil generate de caracteristicile geografice**

Cererile de derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (b) trebuie să îndeplinească patru cerințe cumulative pentru ca autoritatea competentă să poată acorda o derogare temporară: (i) trebuie să existe dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil pe aeroportul din Uniune, (ii) acestea trebuie să fie generate de caracteristicile geografice ale aeroportului din Uniune, (iii) trebuie să aibă ca rezultat prețuri ale combustibililor semnificativ mai mari în medie decât pe alte aeroporturi din Uniune, și (iv) acestea trebuie să conducă la un dezavantaj concurențial semnificativ pentru operatorul de aeronave (în comparație cu condițiile de piață din alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare).

5.2.2.1. *Care sunt dificultățile structurale legate de aprovizionarea cu combustibil pe un aeroport din Uniune generate de amplasarea geografică a aeroportului?*

Primele două cerințe includ aeroporturile din Uniune unde aprovizionarea cu combustibil reprezintă o dificultate structurală din cauza caracteristicilor geografice ale teritoriului în care este situat aeroportul din Uniune. Aeroporturile Uniunii din zone îndepărtate, cum ar fi insulele, regiunile ultraperiferice ale Europei sau regiunile montane, pot fi adesea supuse unor astfel de dificultăți structurale de aprovizionare cu combustibil. Aceste dificultăți de aprovizionare pot fi cauzate de factori precum capacitatea limitată sau inexistentă de producție de combustibil în zona în cauză; legături rutiere sau prin conducte insuficiente sau, (în cazul insulelor), necesitatea de a furniza combustibilul pe cale maritimă.

Un alt element care trebuie luat în considerare este capacitatea limitată de stocare a combustibilului pe aeroportul din Uniune. Stocarea combustibilului poate fi limitată pe aeroporturile din Uniune care nu dispun de aprovizionare prin conducte, din cauza caracteristicilor lor geografice.

Prin urmare, articolul 5 alineatul (3) litera (b) din RFEUA recunoaște că caracteristicile geografice ale unui aeroport din Uniune pot duce la dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil, inclusiv la disponibilitatea limitată a combustibilului de aviație pe un aeroport din Uniune.

5.2.2.2. *Cum afectează aprovizionarea cu combustibil și amplasarea geografică creșterea semnificativă a prețurilor la combustibili comparativ cu prețurile medii ale combustibililor în alte aeroporturi din Uniune?*

Dificultățile structurale de aprovizionare cu combustibili care decurg din caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune (astfel cum se explică la punctul 5.2.2.1) pot conduce, ca o a treia condiție, la prețuri ale combustibililor semnificativ mai mari decât prețurile aplicate în medie unor tipuri similare de combustibili pe alte aeroporturi din Uniune.

În plus, caracterul sezonier ridicat pe aeroporturile din Uniune cu dificultăți în aprovizionarea cu combustibil și cu o anumită amplasare geografică ar putea crește cererea de combustibil de aviație, ceea ce ar duce la prețuri semnificativ mai mari decât prețurile aplicate în medie unor tipuri similare de combustibili pe alte aeroporturi din Uniune.

⁽³⁹⁾ A se vedea documentul la următorul link: <https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/>.

Alte aeroporturi din Uniune pot fi aprovizionate în mare parte prin conducte, de exemplu, evitând astfel costurile suplimentare de transport, cum ar fi costurile asociate aprovizionării cu combustibil a unui aeroport de pe o insulă. Pe alte aeroporturi din Uniune, costurile de transport ar putea fi reduse dacă pe aeroportul din Uniune sunt prezenți mai mulți furnizori de combustibil sau dacă aeroportul se află în apropierea unei rafinării. Aceste elemente favorizează stabilirea unor prețuri mai competitive pentru combustibilii de aviație decât pe aeroporturile din Uniune cu caracteristici geografice, astfel cum se descrie la punctul 5.2.2.1.

La punctul 5.2.2.4 se explică ce elemente trebuie dovedite pentru a demonstra prețuri semnificativ mai mari la combustibilii de aviație similari.

5.2.2.3. Care sunt dezavantajele concurențiale semnificative pentru operatorul de aeronave în comparație cu condițiile de piață existente pe alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici similare?

După ce a demonstrat mai întâi că aeroportul suferă de dificultăți structurale de aprovizionare cu combustibil (...) din cauza amplasării aeroportului, ceea ce duce la prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor (...), operatorul de aeronave trebuie să demonstreze a patra cerință, și anume realimentarea cu combustibil pe aeroportul din Uniune respectiv l-ar plasa într-un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare.

Un operator de aeronave s-ar confrunta cu un dezavantaj concurențial semnificativ dacă ar fi obligat să realimenteze astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA în următoarele scenarii:

- prețurile combustibililor de aviație pe aeroportul din Uniune pentru care se solicită o derogare sunt semnificativ mai mari din cauza caracteristicilor sale geografice și a dificultăților de aprovizionare cu combustibil. Prin urmare, operatorul de aeronave ar concura cu greu în mod eficace pentru afaceri cu alți operatori de aeronave care deservește alte aeroporturi din Uniune din aceeași zonă deservită și considerate ca substitute din perspectiva cererii pasagerilor. Acest lucru s-ar putea întâmpla dacă, de exemplu, aeroportul din Uniune (și, prin urmare, operatorul de aeronave solicitant) deservește traficul turistic/de vacanță care ar putea fi deviat către un alt aeroport din Uniune care deservește o cerere similară din partea consumatorilor în aceeași zonă de deservire. Evaluarea trebuie efectuată de la caz la caz, dar o astfel de substituibilitate poate fi de așteptat între unele dintre cele mai mici insule care se bazează în principal pe traficul turistic și au cereri captive alternative reduse sau, de exemplu, între o insulă și linia de coastă de pe continent care se află în aceeași zonă de deservire;
- un dezavantaj concurențial trebuie să fie mai mult decât suficient; acesta trebuie să fie *semnificativ*. Sunt de așteptat anumite variații ale prețurilor și ale poziției concurențiale a operatorilor de aeronave (inclusiv variații ale costurilor), dar acest lucru nu ar justifica în mod automat o derogare. Un dezavantaj concurențial semnificativ necesită mai mult decât o mică diferență în ceea ce privește condițiile de concurență. Orice aplicare a articolului 5 alineatul (3) litera (b) va trebui, în orice caz, să se facă de la caz la caz, luând în considerare ruta și dacă există două aeroporturi din Uniune situate în aceeași zonă de deservire.

Exemplul 3: operatorul de aeronave **Y** solicită o derogare temporară, în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (b) din RFEUA, de la obligația de a realimenta atunci când pleacă de pe aeroportul **A** din Uniune (situat pe insulă) către aeroportul **B** din Uniune (situat pe continent). Ruta este **B-A-B**. Aeroportul **A** este, în principal, o destinație de agrement și are dificultăți structurale de aprovizionare cu combustibil, din cauza caracteristicilor sale geografice, care cresc semnificativ prețurile combustibililor. **Y** va trebui să dovedească în cererea sa de derogare că condițiile de pe aeroportul **A** îl plasează într-un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu operatorii de aeronave care zboară de pe același aeroport **B** de pe continent către aeroportul din Uniune **N**. **N** ar fi, în acest exemplu, un aeroport din Uniune situat în zona pe care o deservește **A** și care oferă o destinație de agrement similară cu cea a **A**;

- dezavantajul concurențial al operatorului de aeronave pe aeroportul din Uniune pentru care solicită o derogare ar putea fi semnificativ în comparație cu alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare [de exemplu, dimensiunea, amplasarea în statul membru sau în statul membru (statele membre) învecinat(e), modelul de afaceri și mixul de trafic]. Acest dezavantaj ar putea fi determinat de factori precum costurile de exploatare mai ridicate (inclusiv tarifele de aeroport și de handling), constrângerile legate de capacitate (cum ar fi rampa limitată și facilitățile de infrastructură) și/sau accesibilitatea redusă a aeroporturilor;

Exemplul 4: operatorul de aeronave **Y** solicită o derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (b) pe aeroportul **A** din Uniune, care este într-un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu aeroportul **B** din Uniune, din cauza prețurilor semnificativ mai mari la combustibilii de aviație, a costurilor de exploatare mai mari, a accesibilității reduse și a facilităților pentru pasageri mai puțin atractive. Faptul că companiile aeriene și pasagerii preferă aeroportul **B** din Uniune va avea un impact asupra capacității aeroportului **A** din Uniune de a atrage și de a menține traficul.

Prin urmare, în contextul unei cereri de derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (b), operatorul de aeronave va trebui să demonstreze că prețul semnificativ mai mare al combustibilului de aviație pe aeroportul din Uniune, care se datorează caracteristicilor geografice ale aeroportului și dificultăților conexe de aprovizionare cu combustibil, îl plasează într-un dezavantaj concurențial semnificativ în raport cu alți operatori de aeronave care operează către destinații aeroportuare din Uniune care pot fi substituite. Cu alte cuvinte, operatorul de aeronave solicitant trebuie să demonstreze că, fără o derogare de la obligația prevăzută la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA, va pierde un trafic semnificativ de pasageri către un alt operator de aeronave care oferă o destinație alternativă similară.

Ar trebui să se țină seama de faptul că aceste exemple indică circumstanțe în care ar putea fi acordată o derogare ; cu toate acestea, pentru ca o derogare să fie acceptată, trebuie îndeplinite toate cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (3) litera (b). Aceasta înseamnă că unui operator de aeronave nu i se poate accepta o cerere de derogare prin simplul fapt că poate obține un preț al combustibilului mai competitiv pe aeroportul A, care este mai apropiat de o rafinărie, decât pe aeroportul B, care se află într-o regiune montană. Toate cerințele de la articolul 5 alineatul (3) litera (b) trebuie să fie dovedite independent.

5.2.2.4. Cum poate operatorul de aeronave să își justifice cererea de derogare?

În primul rând, operatorul de aeronave trebuie să demonstreze că aeroportul din Uniune pentru care se solicită derogarea se confruntă cu o dificultate structurală legată de aprovizionarea cu combustibil de aviație.

În al doilea rând, operatorul de aeronave trebuie să demonstreze că dificultatea de aprovizionare se datorează caracteristicilor sale geografice. Condiția privind caracteristicile geografice poate fi evidentă pentru unele insule (de exemplu, insulele mici fără legături feroviare sau rutiere cu continentul), dar ar fi în continuare necesar să se demonstreze că sunt îndeplinite următoarele cerințe: (i) dificultatea structurală legată de aprovizionarea cu combustibil și (ii) amplasarea geografică. O cerere de derogare privind regiunile îndepărtate sau montane ar trebui explicată în detaliu (de exemplu, de ce și în ce mod caracteristicile geografice ale aeroportului cauzează constrângerile în materie de aprovizionare cu combustibil). O descriere a dificultăților exacte de aprovizionare cu combustibil ar trebui, de asemenea, să fie inclusă în cererea de derogare. Cu alte cuvinte, simpla dovedire a unei caracteristici geografice nu va fi suficientă pentru ca cererea de derogare să fie acceptată. De asemenea, trebuie demonstrată dificultatea de aprovizionare.

În al treilea rând, operatorul de aeronave trebuie să demonstreze diferența semnificativă de preț mediu al combustibilului pentru tipuri similare de combustibil de aviație între alte aeroporturi din Uniune și aeroportul din Uniune pentru care solicită o derogare de la obligația de realimentare. Operatorul de aeronave trebuie să furnizeze autorității competente orice documente relevante pe care le-ar putea deține pentru a demonstra prețurile semnificativ mai mari ale combustibililor [de exemplu, cotațiile de preț ale furnizorului (furnizorilor) de combustibil la diferitele aeroporturi din Uniune și prețurile medii furnizate de platformele specializate]. Următoarele elemente ar putea fi utilizate în sprijinul evaluării:

- comparația prețurilor între combustibili de aviație similari. Aceasta înseamnă, de exemplu, că simpla comparare a prețurilor la kerosen și SAF nu ar fi o modalitate valabilă de a dovedi diferența semnificativă de preț. Prețurile kerosenului trebuie comparate cu prețurile kerosenului, iar amestecurile SAF trebuie comparate cu prețurile amestecurilor SAF similare;
- compararea prețurilor între aeroporturi similare, inclusiv, dar nu exhaustiv, în ceea ce privește dimensiunea, localizarea [și anume în statul membru sau în statul membru (statele membre) învecinat(e)], modelul de afaceri și mixul de trafic. Aeroporturile selectate pentru compararea prețurilor vor furniza prețurile medii de piață pentru combustibilii de aviație pe aceste aeroporturi din Uniune în scopul comparării cu prețurile semnificativ mai mari ale aeroportului din Uniune pentru care se solicită derogarea;
- comparația privind diferența semnificativă de preț la combustibilul de aviație poate fi susținută prin analiza costurilor operatorilor de aeronave și/sau analiza marjei de profit;
- comparația privind diferența semnificativă dintre prețurile combustibililor de aviație poate fi susținută de o analiză a cererii și ofertei care are un impact asupra prețurilor (și anume constrângerile în materie de ofertă și schimbările de pe partea cererii, cum ar fi schimbările sezoniere).

În al patrulea rând, operatorul de aeronave trebuie să dovedească dezavantajul concurențial semnificativ în raport cu alți operatori de aeronave care zboară către alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare. Prin urmare, operatorul de aeronave va trebui să își justifice cererea prin identificarea unei (unor) alte destinații concurente a (ale) aeroportului din Uniune, demonstrând modul în care aeroportul din Uniune concurează cu aeroportul din Uniune pentru care se solicită derogarea și dovedind fie o pierdere de pasageri în beneficiul celui alt aeroport din Uniune, fie un risc previzibil și neipotetic de astfel de pierdere a pasagerilor (în ambele cazuri, pierderea fiind demonstrată ca fiind „semnificativă”).

Se recomandă ca autoritățile care evaluează cererile în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (b) din RFEUA să colaboreze cu autoritățile lor naționale în domeniul concurenței înainte de a decide dacă să aprobe sau să respingă o cerere. Această cooperare ar trebui să acopere în mod specific evaluarea cerințelor privind prețurile semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Uniune și dezavantajul concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare.

6. AUTORITATEA COMPETENTĂ ÎN SENSUL ARTICOLULUI 5 DIN RFEUA

6.1. Rolul autorităților în sensul articolului 5 alineatele (2) și (3) din RFEUA

Articolul 5 alineatul (2) din RFEUA permite unui operator de aeronave să nu îndeplinească cerința de realimentare cu combustibil stabilită la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA, dacă acest lucru este justificat în mod corespunzător din motive de conformitate cu normele aplicabile privind siguranța combustibilului. Astfel de circumstanțe trebuie să fie justificate în mod corespunzător în fața autorității sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6) din RFEUA și a AESA, împreună cu indicarea rutelor afectate ⁽⁴⁰⁾.

Articolul 11 alineatul (6) din RFEUA prevede că „statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate [în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din RFEUA], sunt responsabile pentru un anumit administrator al aeroportului din Uniune, este stabilit pe baza jurisdicției teritoriale respective a aeroportului din Uniune”.

Prin urmare, în sensul articolului 5 alineatul (2) din RFEUA, operatorul de aeronave trebuie să notifice și să justifice motivele legate de siguranța combustibililor pentru care nu îndeplinește obligația de realimentare cu combustibil prevăzută la articolul 5 alineatul (1) (și anume 90 % din „cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară” pentru rulajul la sol și zborul de rută) și să indice, de asemenea, rutele afectate autorității menționate la articolul 11 alineatul (6) din RFEUA. Aceasta este o autoritate responsabilă pentru un anumit administrator al aeroportului din Uniune, care, la rândul său, este stabilit pe baza jurisdicției teritoriale respective a aeroportului.

Articolul 5 alineatul (3) din RFEUA prevede că derogările de la obligația de realimentare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) pot fi solicitate în prealabil, în anumite circumstanțe, autorității sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6) din RFEUA. Prin urmare, în sensul articolului 5 alineatul (3), operatorul de aeronave trebuie să solicite ca eventualele derogări ⁽⁴¹⁾ să fie acordate sau respinse în temeiul dispoziției respective de către autoritatea responsabilă de un aeroport din Uniune în cazul în care operatorul de aeronave susține că nu se poate realimenta.

În concluzie, autoritatea competentă care primește justificările retroactive privind cantitățile care nu sunt realimentate din motive de siguranță și cererile prealabile de derogare de la obligația de realimentare este autoritatea competentă a aeroportului unde nu se înregistrează alimentarea cu combustibil. Această autoritate poate fi diferită de autoritatea competentă să impună amenzi operatorului de aeronave.

6.2. Cine este autoritatea competentă pentru executarea obligației de alimentare cu combustibil și pentru impunerea de amenzi?

Potrivit articolului 11 alineatul (1) din RFEUA, „[s]tatele membre desemnează autoritatea competentă sau autoritățile competente responsabile cu asigurarea aplicării prezentului regulament și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii de aeronave, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație [...]”.

Pentru a facilita cooperarea dintre autoritățile competente, precum și pentru a spori transparența și a facilita accesul părților interesate, Comisia publică pe site-ul său o listă a autorităților naționale competente desemnate responsabile cu punerea în aplicare și asigurarea respectării RFEUA ⁽⁴²⁾.

⁽⁴⁰⁾ Operatorul de aeronave trebuie, de asemenea, să includă aceste informații în raportul menționat la articolul 8 din RFEUA (și anume raportul anual), cantitățile de combustibil asociate fiind raportate separat. Acest raport trebuie transmis autorității desemnate în temeiul articolului 11 alineatul (5) din RFEUA. Raportul (inclusiv cantitățile majorate din motive de siguranță) trebuie prezentat până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare (raportat retroactiv).

⁽⁴¹⁾ Cererile de derogare pe o rută în temeiul articolului 5 alineatul (3) din RFEUA trebuie depuse la autoritatea competentă cu cel puțin 3 luni înainte de data preconizată de aplicare a derogării (solicitată în prealabil).

⁽⁴²⁾ A se vedea lista autorităților competente desemnate în cadrul RFEUA pe site-ul web al DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueled-air-aviation_en).

Articolul 11 alineatul (5) din RFEUA prevede că autoritatea sau autoritățile desemnate [a se vedea articolul 11 alineatul (1) din RFEUA] responsabile pentru un anumit operator de aeronave sunt stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei ⁽⁴³⁾. În cazul în care un operator de aeronave nu a fost atribuit unui stat membru în Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei, normele prevăzute la articolul 18a din Directiva 2003/87/CE ⁽⁴⁴⁾ vor fi respectate pentru a se stabili autoritatea a căreia urmează să i se atribuie operatorul de aeronave ⁽⁴⁵⁾. Aceste norme conțin dispozițiile care reglementează atribuirea fiecărui operator de aeronave statului membru de administrare. Scopul acestei atribuirii este de a reduce sarcina administrativă a operatorilor de aeronave și a statelor membre responsabile cu punerea în aplicare a RFEUA.

Autoritatea competentă sau autoritățile competente responsabile cu impunerea de amenzi operatorilor de aeronave [a se vedea articolul 12 alineatul (2) din RFEUA] pentru nerespectarea cerințelor stabilite la articolul 5 din RFEUA este/sunt autoritatea sau autoritățile desemnate de statele membre în conformitate cu articolul 11 alineatele (1) și (5) din RFEUA. Aceasta înseamnă că numai autoritatea sau autoritățile desemnate ar trebui să impună amenzi operatorilor de aeronave care le-au fost atribuiți, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei sau cu normele prevăzute la articolul 18a din Directiva 2003/87/CE. Aceste autorități vor fi aceeași autoritate sau aceleași autorități care vor primi rapoartele transmise de operatorii lor de aeronave atribuiți [în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din RFEUA] și, prin urmare, cele care vor avea acces direct la conținutul integral al raportului anual cu privire la respectarea pragurilor prevăzute la articolul 5 alineatul (1).

O astfel de autoritate desemnată sau astfel de autorități desemnate este/sunt responsabilă/responsabile de impunerea și colectarea amenzilor aplicate operatorilor de aeronave atribuiți lor, chiar dacă pragurile stabilite la articolul 5 din RFEUA nu au fost atinse pe aeroporturile din Uniune situate în afara statului lor membru respectiv. Într-adevăr, o astfel de neconformitate nu este legată de niciun aeroport specific din Uniune, ci mai degrabă de o obligație la nivelul UE de a se asigura că alimentarea anuală cu combustibili de aviație atinge pragurile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA. Autoritatea sau autoritățile desemnate vor dispune de informațiile necesare privind combustibilul alimentat pentru a respecta normele în materie de siguranță a combustibililor, deoarece acest lucru face parte din obligațiile de raportare ale operatorilor de aeronave în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (d) și al anexei II la RFEUA.

Exemplul 5: desemnarea autorității sau a autorităților competente

Statul membru **A** își desemnează direcția generală pentru aviația civilă („**A-DGCA**”) ca autoritate competentă în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din RFEUA. Operatorul de aeronave „**Y**” este atribuit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei statului membru **A**. În acest exemplu, **A-DGCA** va fi autoritatea competentă responsabilă cu aplicarea și impunerea de amenzi în temeiul RFEUA operatorului de aeronave „**Y**” în cazul în care acest operator de aeronave nu își respectă obligațiile care îi revin în temeiul articolului 5 din RFEUA.

Exemplul 6: cine este autoritatea competentă în temeiul articolului 5 alineatul (2) din RFEUA și care sunt implicațiile în temeiul articolului 8 din RFEUA?

Operatorul de aeronave **Y** operează o rută între statele membre **A** și **B** și o rută dinspre statul membru **B** către o țară terță. În conformitate cu normele prevăzute la articolul 11 alineatul (5) din RFEUA, **Y** este atribuit autorităților competente din statul membru **A** (**A-DGCA**). **Y** își pregătește obligațiile de raportare anuală în temeiul articolului 8 din RFEUA (urmând anexa II la regulamentul) și informațiile care trebuie furnizate în temeiul articolului 5 alineatul (2). În acest exemplu, operatorul de aeronave are următoarele obligații:

- (1) din statul membru **A** către statul membru **B**: în acest exemplu, **Y** îndeplinește cerința de 90 % pentru realimentarea cu combustibil [a se vedea articolul 5 alineatul (1) din RFEUA] pe aeroportul de plecare din Uniune din statul membru **A**. **Y** trebuie să raporteze **A-DGCA** deoarece este atribuit statului membru **A**. De asemenea, trebuie să raporteze AESA pentru a respecta obligațiile prevăzute la articolul 8 alineatul (1) din RFEUA;
- (2) din statul membru **B** către o țară terță: după o evaluare a obligațiilor sale privind cantitatea anuală de combustibil care trebuie realimentată, **Y** este conștient de faptul că se situează sub pragul de 90 % stabilit la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA pe aeroportul de plecare din Uniune din statul membru **B**. Cu toate acestea, **Y** consideră că coborârea sub prag este justificată din motive legate de siguranța combustibililor, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din RFEUA.

⁽⁴³⁾ Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 5 august 2009 privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave (JO L 219, 22.8.2009, p. 1).

⁽⁴⁴⁾ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

⁽⁴⁵⁾ Lista operatorilor de aeronave care intră în domeniul de aplicare al RFEUA, publicată pe site-ul internet al DG MOVE, indică autoritatea a căreia îi este atribuit fiecare operator de aeronave.

În acest exemplu, **Y** ar avea o **dublă obligație**: (i) trebuie să justifice în mod corespunzător autorității competente din statul membru **B** (în cazul în care se constată neîndeplinirea cerinței de realimentare) motivul pentru care nu îndeplinește cerința de realimentare respectivă; și (ii) raportează către **A-DGCA** și AESA cantitățile nealimentate și justificările relevante, în temeiul articolului 8 alineatul (1) din RFEUA.

→ În continuarea acestui exemplu, **A-DGCA** este autoritatea competentă căreia îi este atribuit **Y**. Astfel cum s-a explicat, aceasta este, prin urmare, destinatarul obligațiilor de raportare ale acestui operator de aeronave în temeiul articolului 8 alineatul (1) din RFEUA. **A-DGCA** este, de asemenea, autoritatea competentă pentru impunerea de amenzi **Y** pentru nerespectarea articolului 5 alineatul (1) din RFEUA în cazul în care **A-DGCA** constată că a existat o încălcare la aeroportul de plecare din Uniune din statul membru **B** după evaluarea raportului și consultarea autorității competente din **B** (după caz).

Exemplul 7: cine este autoritatea competentă în temeiul articolului 5 alineatul (3) din RFEUA?

Operatorul de aeronave **Y** pleacă de pe un aeroport din Uniune situat în capitala statului membru **B**, se deplasează spre un aeroport din Uniune situat pe o insulă din statul membru **C** și apoi revine în capitala statului membru **B** (ruta **B-C-B**). În acest exemplu, **Y** stabilește că trebuie să solicite o derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a) din RFEUA pentru ruta **C-B**, deoarece aprovizionarea cu combustibil nu este garantată în statul membru **C** în sezonul de vârf, iar acest lucru duce la timpi de escală nerezonabili. Operatorul de aeronave a evaluat cerințele necesare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a) și înțelege că acestea sunt îndeplinite. **Y** trebuie să solicite derogarea de la autoritatea competentă din statul membru **C** (și anume autoritatea competentă a statului membru al aeroportului din Uniune în care operatorul de aeronave nu intenționează să se realimenteze).

Atunci când se solicită o derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a) sau (b) din RFEUA **pentru zborurile triunghiulare**, cererea trebuie adresată autorității competente a aeroportului în care operatorul de aeronave nu poate realimenta.

Exemplul 8: autoritățile competente în cazul zborurilor triunghiulare

Pe ruta **A-B-C-D-A**, operatorul de aeronave **Y** nu poate realimenta pe aeroporturile **B** și **D** din motive justificate în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a) sau (b). Operatorul de aeronave **Y** ar trebui să solicite o (i) derogare de la autoritatea competentă a aeroportului **B** din Uniune pentru ruta **B-C** și (ii) o altă derogare de la autoritatea competentă a aeroportului **D** din Uniune pentru ruta **D-A**.

7. COOPERAREA ÎNTRE AUTORITĂȚI

Articolul 11 alineatul (3) din RFEUA prevede că „Comisia, agenția [AESAs] și autoritățile competente ale statelor membre cooperează și partajează toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea prezentului regulament”.

Articolul 11 alineatul (3) din RFEUA obligă autoritățile competente ale statelor membre să coopereze și să facă schimb de toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea regulamentului. Aceasta include posibile derogări care ar fi putut fi acordate în temeiul articolului 5 alineatul (3) din RFEUA. Pentru a asigura aplicarea consecventă a articolului 5 din RFEUA, autoritățile competente trebuie, în mod similar, să coopereze și să facă schimb de informații cu AESA și cu Comisia. O astfel de cooperare decurge din responsabilitățile autorităților competente, dar Comisia și AESA o pot facilita.

Autoritatea sau autoritățile desemnate trebuie să dispună de cadrul juridic și administrativ necesar la nivel național pentru a asigura colectarea amenzilor, în temeiul articolului 12 alineatul (9) din RFEUA.

Informațiile primite în temeiul articolului 5 alineatul (2) din RFEUA de către autoritatea competentă în conformitate cu articolul 11 alineatul (6) din RFEUA vor fi utilizate în cazul în care este necesară cooperarea dintre autorități în contextul, de exemplu, al revizuirii unui raport anual sau al luării unei decizii cu privire la impunerea unei amenzi. Autoritatea responsabilă cu impunerea amenzilor poate solicita opinia autorității în cazul în care pragul de realimentare prevăzut la articolul 5 alineatul (1) din RFEUA nu a fost respectat în ceea ce privește respectarea normelor de siguranță a combustibilului.

8. REFERITOR LA PROCESUL DE SOLICITARE A UNEI DEROGĂRI ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 5 ALINEATUL (3) LITERELE (A) SAU (B) DIN RFEUA ȘI ROLUL COMISIEI

8.1. Durata și reînnoirea derogării

Articolul 5 alineatul (5) din RFEUA prevede că derogarea (derogările) acordată (acordate) de autoritatea competentă are (au) o perioadă de valabilitate limitată, care nu poate depăși 1 an. Prin urmare, autoritatea competentă ar trebui să specifice, în decizia prin care acordă o derogare, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) literele (a) sau (b) din RFEUA, durata exactă a derogării. Această durată poate coincide cu durata factorului de la aeroport care împiedică alimentarea cu combustibil, dar nu poate depăși limita de 1 an.

La cererea operatorului de aeronave, autoritatea competentă poate revizui derogarea înainte de expirarea acesteia. Orice cerere de reînnoire trebuie depusă cu cel puțin 3 luni înainte de data expirării derogării.

Exemplul 9: Durata derogării

Operatorul de aeronave Y poate avea nevoie de o derogare pe un aeroport din Uniune, mic și aglomerat, situat pe o insulă, în timpul perioadei de planificare orară de vară, deoarece aceasta este cea mai aglomerată perioadă a anului. Cu toate acestea, este posibil să nu fie necesară o derogare pe această insulă în timpul perioadei de planificare orară de iarnă. Autoritatea competentă va evalua dacă sunt îndeplinite cerințele de la articolul 5 alineatul (3) din RFEUA și va acorda derogarea pe durata problemelor identificate care justifică derogările și, în orice caz, pe o perioadă care nu depășește 1 an.

8.2. Când ar trebui depusă cererea la autoritatea competentă?

Operatorul de aeronave trebuie să depună cererea la autoritatea competentă cu cel puțin 3 luni înainte de data preconizată de aplicare a derogării [articolul 5 alineatul (3) din RFEUA]. Derogările pot fi solicitate în momente diferite în cursul anului. Derogarea poate fi acordată de autoritatea competentă numai dacă sunt îndeplinite cerințele prevăzute la articolul 5 alineatul (3) literele (a) sau (b) și dacă cererea este justificată în mod corespunzător. Autoritatea competentă trebuie să ia o decizie cu privire la cerere fără întârzieri nejustificate și cel târziu cu 1 lună înainte de data aplicării derogării avute în vedere, în temeiul articolului 5 alineatul (5) din RFEUA.

8.3. Autoritatea competentă poate solicita informații suplimentare

Articolul 5 alineatul (4) din RFEUA prevede că, atunci când evaluează cererile de derogare în temeiul articolului 5 alineatul (3) literele (a) sau (b) din RFEUA, autoritatea competentă poate solicita operatorului de aeronave informații suplimentare în plus față de justificările deja furnizate de operatorul de aeronave. Autoritatea competentă stabilește informațiile de care are nevoie pentru a putea evalua cererea de derogare.

În cazul în care autoritatea competentă solicită informații suplimentare, termenul în care aceasta trebuie să ia o decizie este suspendat până când operatorul de aeronave furnizează informații complete.

8.4. Decizia autorității competente [articolul 5 alineatul (6) din RFEUA]

Autoritatea competentă trebuie să ia o decizie de acceptare sau de respingere a unei prime cereri de derogare depuse de un operator de aeronave în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (a) sau (b) din RFEUA. Operatorul de aeronave nu poate considera că neadoptarea unei decizii în termenele stabilite la articolul 5 alineatul (5) din RFEUA este o decizie de autorizare a derogării solicitate.

Neadoptarea unei decizii privind cererile de reînnoire în termen de cel mult 1 lună înainte de expirarea derogării acordate anterior va fi considerată o decizie de autorizare a continuării aplicării derogării solicitate pentru reînnoire. Acest lucru se va întâmpla dacă operatorul de aeronave și-a susținut cererea de reînnoire cu o justificare detaliată și adecvată cu cel puțin 3 luni înainte de expirarea derogării.

8.5. Când începe să se aplice decizia națională?

Articolul 5 alineatul (7) din RFEUA prevede că operatorul de aeronave are dreptul de a contesta o decizie a autorității competente care respinge o cerere de derogare. În cazul unei căi de atac, în conformitate cu autonomia procedurală a statelor membre, se vor aplica procedurile naționale relevante și se va stabili dacă decizia națională contestată ar trebui sau nu suspendată.

8.6. Rolul Comisiei

8.6.1. Publicarea listei de derogări

Autoritățile competente trebuie să notifice Comisiei lista derogărilor autorizate și respinse. Lista va fi însoțită de justificarea și evaluarea acceptării sau respingerii cererii de derogare [articolul 5 alineatul (8) din RFEUA]. Acest exercițiu poate fi realizat pe grupuri de categorii (de exemplu, nedovedirea uneia dintre cerințe, nerespectarea termenelor).

În conformitate cu articolul 5 alineatul (8), Comisia publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.

8.6.2. Referitor la plângerile privind derogările acordate

În conformitate cu articolul 5 alineatele (9) și (10) și cu articolul 16 alineatul (2) din RFEUA, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care să solicite autorității sau autorităților competente să adopte o decizie de abrogare a unei anumite derogări de la începutul următoarei perioade de planificare orare.

În cazurile în care perioada de planificare orară începe la mai puțin de 2 luni de la publicarea de către autoritatea competentă a deciziei de abrogare a derogării, decizia de abrogare a derogării respective se va aplica numai de la începutul următorului sezon de programare ⁽⁴⁶⁾.

Comisia poate decide să acționeze din proprie inițiativă sau în urma evaluării unei plângeri scrise cu privire la o derogare acordată, depusă de:

- un stat membru;
- un operator de aeronave;
- administratorul aeroportului din Uniune în cauză;
- un furnizor de combustibil de aviație.

Pentru a facilita evaluarea acestui aspect de către Comisie și pentru a decide dacă trebuie adoptat un act de punere în aplicare pentru a solicita abrogarea derogării acordate, Comisia poate solicita toate informațiile necesare de la statele membre și de la operatorii de aeronave. Articolul 5 alineatul (10) din RFEUA obligă statele membre și operatorii de aeronave să furnizeze informațiile fără întârzieri nejustificate, iar statele membre trebuie să faciliteze furnizarea de informații de către operatorii de aeronave.

⁽⁴⁶⁾ Articolul 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1), „*perioadă de planificare orară*” înseamnă sezonul de vară sau sezonul de iarnă așa cum este stabilit în orarul transporturilor aeriene.