

Miguel Ángel Fernández

El Consejo de la UE adopta el nuevo Reglamento ReFuelEU Aviation relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible

El Consejo de la Unión Europea (“UE”) adoptó el pasado 11 de octubre de 2023 el texto del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (el “Reglamento”), con el objetivo de mantener unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo de la Unión, aumentado al mismo tiempo el uso de combustibles de aviación sostenibles.

Destacamos en esta nota jurídica algunas de las principales novedades incluidas en el Reglamento.

1. Ámbito de aplicación

El Reglamento se aplicará a los operadores de aeronaves¹, los aeropuertos de la Unión², así como sus respectivas entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación.

Asimismo, el Reglamento se aplicará a las aeronaves utilizadas en la aviación civil que efectúen vuelos de transporte aéreo comercial, por lo tanto, se excluyen otras aeronaves, como las militares, así como los vuelos utilizados solo para operaciones humanitarias, entre otros vuelos operados en circunstancias excepcionales.

2. Medidas aplicables a los proveedores de combustible de aviación

i) Obligaciones en relación con el suministro de combustible de aviación sostenible

A partir del 1 de enero de 2025, se establece la obligación de que los proveedores de combustible de aviación garanticen que todo el combustible que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión contenga un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible del 2%.

A partir del 1 de enero de 2030, dicho porcentaje asciende hasta el 6%, en 2035 un 20%, en 2040 un 34%, en 2045 un 42% y en 2050 un 70%. Dicha obligación se extiende a garantizar, además de los anteriores porcentajes mínimos de combustible de aviación sostenible, unos porcentajes mínimos de combustible sintético (del 1,2% en 2023 aumentando hasta el 35% en 2050)³.

ii) Obligaciones de notificación y de facilitación de información de los proveedores de combustible de aviación

A partir del 2025 y a más tardar el 14 de febrero de cada año de notificación, los proveedores de combustible de aviación notificarán, en la base de datos de la Unión a la que se refiere el artículo 31 bis de la Directiva

1. Los operadores de aeronaves, a efectos de aplicación del Reglamento, son aquellas personas que hayan gestionado, como mínimo, 500 vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros o 52 vuelos de transporte aéreo de carga, con origen en aeropuertos de la Unión en el período de notificación anterior.

2. Un aeropuerto de la Unión, a efectos de aplicación del Reglamento, es un aeropuerto tal como se define en el artículo 2, punto 1 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en el que el tráfico de pasajeros haya sido superior a 800 000 pasajeros o en el que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100 000 toneladas en el período de notificación anterior, y que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del TFUE.

3. De conformidad con el mecanismo de flexibilidad establecido en el artículo 15 del Reglamento, entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2034, los proveedores de combustible de aviación pueden suministrar combustibles de aviación que contengan mayores porcentajes de combustibles de aviación sostenibles en determinados aeropuertos para compensar combustibles de aviación con un menor porcentaje de combustibles de aviación sostenibles en otros aeropuertos o por la menor disponibilidad de combustibles de aviación convencionales en otros aeropuertos.

(UE) 2018/2001⁴, la siguiente información relativa al periodo de notificación:

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

Asimismo, a efectos de la notificación del uso de combustibles de aviación sostenibles por los operadores de aeronaves o en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero, los proveedores de combustible de aviación facilitarán a los operadores de aeronaves la información pertinente y exacta relativa al periodo de notificación de forma gratuita cuanto antes y, en todo caso, a más tardar el 14 de febrero de cada año de notificación.

3. Medidas aplicables a los operadores de aeronaves

i) Obligación de repostaje para los operadores de aeronaves

Con la introducción y el aumento de los combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la Unión, las prácticas de sobrerrepostaje de combustible podrían agravarse como consecuencia de aumentos en el coste del combustible de aviación. Las prácticas de sobrerrepostaje deben evitarse, ya que socavan los esfuerzos por reducir el impacto ambiental del transporte: el aumento del peso de las aeronaves aumenta el consumo de combustible y las emisiones correspondientes en los vuelos.

Además, las prácticas de sobrerrepostaje dificultan la existencia de condiciones de competencia equitativas en la Unión, tanto entre operadores de aeronaves como entre aeropuertos.

En este sentido, el Reglamento establece la obligación de que los operadores de aeronaves garanticen que la cantidad de combustible de aviación de que se abastezcan anualmente en un determinado aeropuerto de la Unión represente, como mínimo, el 90% del combustible de aviación requerido anualmente.

Lo que se pretende con el establecimiento de esta obligación es exigir a los operadores de aeronaves que reposten antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado y que la cantidad de combustible abastecida sea acorde a la cantidad de combustible necesaria para operar los vuelos con origen en dicho aeropuerto. Todo ello con el fin último de impedir posibles prácticas desleales de evitación de costes (que además perjudican al medioambiente).

a) Excepciones:

- i) Los operadores de aeronaves podrán situarse por debajo de este umbral cuando ello sea necesario por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible.

4. Directiva (UE) 2018/2001 Del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2018 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.

En tales casos, los operadores de aeronaves deberán justificar ante las autoridades competentes la razón por la que se sitúan por debajo de dicho umbral, indicando las rutas afectadas.

- ii) Los operadores de aeronaves podrán solicitar⁵ a la autoridad competente una exención temporal de esta obligación para los vuelos en una ruta específica existente o nueva de menos de 850 kilómetros, o de 1200 kilómetros en rutas que conecten con aeropuertos situados en islas sin conexiones ferroviarias o por carretera, con origen en un aeropuerto de la Unión, cuando esté debidamente justificado por alguna de las siguientes causas:
 - a) Dificultades operativas graves y recurrentes para el repostaje de aeronaves en un aeropuerto de la Unión determinado que les impida realizar servicios de escala en un plazo razonable, o
 - b) Dificultades estructurales de suministro de combustible de aviación derivadas de las características geográficas del aeropuerto que den lugar a unos precios de los combustibles considerablemente más elevados que los precios medios aplicados en otros aeropuertos de la Unión para tipos de combustibles similares debido a limitaciones específicas de transporte de combustible o a la disponibilidad reducida de combustible en dicho aeropuerto de la Unión, y que coloquen al operador de aeronaves en cuestión en una situación de desventaja competitiva importante en comparación con las condiciones del mercado existentes en otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares.

El operador de aeronaves tendrá derecho a recurrir una decisión de la autoridad competente que deniegue una solicitud de exención.

ii) Obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves

A partir del 2025, y a más tardar el 31 de marzo de cada año, se establece la obligación de notificar a las autoridades competentes y a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (la “**Agencia**”) la siguiente información con respecto a un periodo de notificación concreto:

- a) La cantidad total de combustible de aviación de que se han abastecido en cada aeropuerto de la Unión.
- b) El combustible de aviación requerido anualmente por aeropuerto de la Unión.
- c) La cantidad anual no repostada por aeropuerto de la Unión
- d) La cantidad repostada anualmente por aeropuerto de la Unión por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad de los combustibles conforme al Reglamento.
- e) La cantidad total de combustibles de aviación sostenibles adquirida para efectuar sus vuelos con origen en aeropuertos de la Unión.
- f) Para cada compra de combustibles de aviación sostenibles: el nombre del proveedor; la cantidad comprada; el proceso de conversión; las características y el origen de la materia prima utilizada para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida de los combustibles de aviación sostenibles, y; cuando una compra incluya diferentes tipos de combustibles de aviación sostenibles con características diferentes, la facilitación de esa información para cada tipo de combustible de aviación sostenible.
- g) El total de vuelos operados regulados por el Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión, expresado en número de vuelos y en horas de vuelo.

iii) Obligaciones en relación con la participación en regímenes de gases de efecto invernadero

En primer lugar, se establece que los operadores de aeronaves no podrán solicitar prestaciones por el uso de un mismo lote de combustibles de aviación sostenibles en el marco de más de un régimen de gases

⁵ La solicitud se deberá realizar de acuerdo con el procedimiento establecido, con una antelación mínima de tres meses a la fecha prevista de aplicación de la exención.

de efecto invernadero (régimen que concede prestaciones a los operadores de aeronaves por el uso de combustibles de aviación sostenibles).

Asimismo, los operadores de aeronaves deberán facilitar a la Agencia:

- a) Una declaración de los regímenes de gases de efecto invernadero en los que participan y en los que pueden notificar combustibles de aviación sostenibles.
- b) Una declaración de que no han notificado en más de un régimen de gases de efecto invernadero lotes idénticos de combustibles de aviación sostenibles.
- c) Información sobre la participación en regímenes de apoyo financiero de la Unión, nacionales o regionales, que permitan compensar a los operadores de aeronaves por los costes de los combustibles de aviación sostenibles adquiridos, e información sobre si el mismo lote de combustibles de aviación sostenibles ha recibido ayuda en virtud de más de un régimen de apoyo financiero.

4. Creación de un sistema de etiquetado medioambiental destinado a los operadores de aeronaves

La falta de criterios e indicadores debidamente certificados, notificados y supervisados permite a los operadores de aeronaves declarar niveles de comportamiento en materia de emisiones de sus vuelos que no pueden compararse entre sí, lo que puede dar lugar a prácticas desleales.

Además, los pasajeros necesitan poder confiar en la información de los operadores de aeronaves sobre la sostenibilidad de los combustibles de aviación que utilizan y la sostenibilidad de sus vuelos, a fin de tomar decisiones informadas al comparar las diferentes opciones de vuelo que ofrecen los operadores de aeronaves. En este sentido, para que los consumidores puedan elegir con conocimiento de causa, se necesita una información más sólida, fiable, independiente y armonizada sobre el impacto medioambiental de los vuelos.

Conforme a lo anterior, el Reglamento establece un sistema voluntario (solicitud voluntaria) de etiquetado medioambiental que permite medir el comportamiento medioambiental de los vuelos (las “**Etiquetas Medioambientales**”).

Las Etiquetas Medioambientales se aplicarán a los operadores de aeronaves para los vuelos con origen en aeropuertos de la Unión y podrá solicitarse también para vuelos con llegada en aeropuertos de la Unión.

De acuerdo con el Reglamento, las Etiquetas Medioambientales certificarán el nivel de comportamiento medioambiental medio de los vuelos realizados por un operador de aeronaves determinado en una ruta específica durante el período de programación correspondiente anterior en el sentido del artículo 2, letra d), del Reglamento (CEE) n.º 95/93.

Las Etiquetas Medioambientales constarán de la siguiente información:

- a) La huella de carbono por pasajero prevista durante el período de validez de la etiqueta.
- b) La eficiencia en CO₂ por kilómetro prevista durante el período de validez de la etiqueta.

La Agencia determinará la huella de carbono por pasajero prevista y la eficiencia de CO₂ por kilómetro prevista de un vuelo sobre la base de una metodología normalizada y basada en datos científicos y de la información facilitada por los operadores de aeronaves sobre datos como los tipos de aeronaves, el número medio de pasajeros y las cargas transportadas, el rendimiento del combustible utilizado en los vuelos, el porcentaje en relación con la utilización total de combustible, entre otros.

Por último, y pendiente a que la Comisión desarrolle disposiciones más detalladas sobre la metodología, procedimiento y condiciones del Etiquetado Medioambiental, se anticipan las siguientes características:

- a) Serán válidas por un período limitado no superior a un año y el operador de aeronaves expondrá claramente el período de validez junto con la etiqueta.
- b) Deberá ser fácilmente accesible y comprensible y se presentará de manera que permita a los clientes comparar fácilmente el comportamiento medioambiental de los vuelos operados por diferentes operadores de aeronaves que realizan la misma ruta.
- c) Su expedición estará sujeta al pago de una tasa.

Además, el operador de aeronaves podrá interponer recurso contra las decisiones de la Agencia rechazando la solicitud para obtener una Etiqueta Medioambiental.

5. Medidas aplicables a entidades gestoras de aeropuertos de la Unión

i) Obligaciones de acceso a combustibles de aviación sostenibles, y fomento del suministro de hidrógeno y electricidad en los aeropuertos de la Unión

Se establece la obligación de que las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión adopten todas las medidas necesarias para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación sostenibles.

Asimismo, deberán cooperar con los proveedores de combustible de aviación y los respectivos Estados miembros en la preparación de los marcos de acción nacionales para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en los aeropuertos de la Unión. Cuando se hayan adoptado dichos marcos de acción nacionales, también deberán cooperar y emprender esfuerzos para facilitar el acceso de los operadores de aeronaves al hidrógeno o la electricidad utilizados para la propulsión de una aeronave y para proporcionar la infraestructura y los servicios necesarios para el suministro, el almacenamiento y el abastecimiento de dichos hidrógeno o electricidad para repostar o recargar aeronaves.

ii) Obligaciones de información

A más tardar el 31 de marzo de 2025, y posteriormente cada dos años, las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión deberán informar a las autoridades competentes y a la Agencia sobre el estado de avance de los proyectos existentes que lleven a cabo iniciativas del Reglamento. Dicho informe incluirá información pública, incluidas, previsiones sobre los volúmenes y el tipo de producción y suministro de hidrógeno y electricidad a los operadores de aeronaves en el aeropuerto de la Unión, así como planes implantación de infraestructuras y servicios de recarga y repostaje cuando se adopten dichos planes.

6. Ejecución, régimen sancionador y entrada en vigor

De conformidad con los parámetros establecidos en el Reglamento, serán los Estados miembros quienes deberán establecer el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del mismo, así como designar a la autoridad competente responsable de garantizar su cumplimiento e imponer multas a los operadores de aeronaves, las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación.

Asimismo, los Estados miembros garantizarán que se sancione con multa:

- a) A todo operador de aeronaves que incumpla las obligaciones de repostaje. Dicha multa será proporcionada y disuasoria y no inferior al doble del importe que resulte de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada por la cantidad total no repostada anualmente.

- b)** A todo proveedor de combustible de aviación:
- i)** Que incumpla las obligaciones establecidas sobre los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles. Dicha multa no será inferior al doble del importe que resulte de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenibles por tonelada por la cantidad de combustible de aviación que incumpla los porcentajes mínimos.
 - ii)** Que incumpla las obligaciones establecidas sobre los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sintéticos. Dicha multa no será inferior al doble del importe que resulte de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación sintético y el combustible de aviación convencional por tonelada y por la cantidad de combustible de aviación que incumpla los porcentajes mínimos.
 - iii)** Que se haya demostrado que facilitó información engañosa o inexacta sobre las características o el origen de los combustibles de aviación sostenibles que suministró. Dicha multa no será inferior al doble del importe que resulte de multiplicar la diferencia entre el precio medio anual del combustible de aviación convencional y el combustible de aviación sostenible por tonelada por la cantidad de combustibles de aviación respecto a la cual se facilitó información engañosa o inexacta.

El Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la UE y será aplicable a partir del 1 de enero de 2024. No obstante, ciertas medidas serán aplicables a partir del 1 de enero de 2025⁶.

6. Concretamente: (i) el artículo 4, sobre el porcentaje de combustibles de aviación sostenibles disponible en los aeropuertos de la Unión, (ii) el artículo 5, sobre la obligación de repostaje para los operadores de aeronaves, (iii) el artículo 6, sobre la obligación de la entidad gestora de un aeropuerto de la Unión de facilitar el acceso a los combustibles de aviación sostenibles, (iv) el artículo 8, sobre las obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves, y (v) el artículo 10 sobre las obligaciones de notificación de los proveedores de combustible de aviación.

CONTACTO



Beatriz García
Socia de Derecho Público y Antitrust and Competition Litigation
bgarcia@perezllorca.com
T. +34 91 423 20 78

www.perezllorca.com | Barcelona | Brussels | Lisbon | London | Madrid | New York | Singapore

La información contenida en esta Nota Jurídica es de carácter general y no constituye asesoramiento jurídico.

Este documento ha sido elaborado el 8 de noviembre de 2023 y Pérez-Llorca no asume compromiso alguno de actualización o revisión de su contenido.

YA DISPONIBLE | Nueva App Pérez-Llorca

