



**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN**

**Directrices interpretativas sobre la aplicación de las exenciones que figuran en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation)**

(C/2024/5997)

**ÍNDICE**

	<i>Página</i>
1. Introducción .....	3
2. Ámbito de aplicación del artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation: obligación de repostaje para los operadores de aeronaves .....	4
2.1. ¿Quién está sujeto a la obligación del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation y qué vuelos entran en su ámbito de aplicación? .....	4
2.2. ¿Qué implica la obligación jurídica del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....	5
2.3. ¿Cuándo y dónde tiene que repostar el operador de aeronaves? .....	6
2.4. ¿Están obligados los operadores de aeronaves de terceros países a repostar en virtud del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....	6
2.5. ¿Cuál es la función de la entidad gestora del aeropuerto de la Unión? .....	7
3. Exenciones de la obligación de repostaje .....	7
4. Artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation: No se alcanza el requisito de abastecimiento de combustible del 90 % en el aeropuerto de salida de la Unión por razones de seguridad .....	7
4.1. No se cumple la obligación de abastecimiento de combustible. Repercusiones en la presentación de informes anuales con arreglo al artículo 8 del Reglamento ReFuelEU Aviation .....	8
4.2. Ejemplos de acontecimientos que requieren el abastecimiento de combustible de aviación para el cumplimiento de las normas de seguridad del combustible y de documentos acreditativos (justificaciones) ..	9
4.3. ¿Cuánto tiempo debe conservar el operador de aeronaves los documentos justificativos? .....	11
4.4. Consideraciones relativas a la elección del aeropuerto alternativo y al combustible discrecional .....	11
5. Artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation: exenciones temporales de la obligación de repostar ...	12
5.1. Primera condición: requisito de distancia .....	12
5.2. Segunda condición: los requisitos del artículo 5, apartado 3, letras a) y b) .....	13
5.2.1. Artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento ReFuelEU Aviation: dificultades operativas graves y recurrentes y tiempos de escala poco razonables .....	13
5.2.2. Artículo 5, apartado 3, letra b): dificultades estructurales de suministro de combustible derivadas de las características geográficas .....	15
6. La autoridad competente a efectos del artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation .....	18
6.1. El papel de las autoridades a efectos del artículo 5, apartados 2 y 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation ...	18
6.2. ¿Quién es la autoridad competente para hacer cumplir la obligación de repostaje y para imponer multas? ..	18
7. Cooperación entre autoridades .....	20
8. Acerca del proceso para solicitar una exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letras a) o b), del Reglamento ReFuelEU Aviation y la función de la Comisión .....	21
8.1. Duración y prórroga de la exención .....	21
8.2. ¿Cuándo debe presentarse la solicitud a la autoridad competente? .....	21
8.3. La autoridad competente puede solicitar información adicional .....	21
8.4. La decisión de la autoridad competente (artículo 5, apartado 6, del Reglamento ReFuelEU Aviation) .....	21
8.5. ¿Cuándo empieza a aplicarse la decisión nacional? .....	22

8.6. Función de la Comisión .....	22
8.6.1. Publicación de la lista de exenciones .....	22
8.6.2. Acerca de las reclamaciones relativas a las exenciones concedidas .....	22

## 1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (el «Reglamento» o el «Reglamento ReFuelEU Aviation») <sup>(1)</sup> tiene por objeto garantizar que el transporte aéreo de la Unión Europea (UE) cumpla los objetivos climáticos de la Unión para 2030 y 2050 y desempeñe un papel clave en la aplicación de la Legislación europea sobre el clima <sup>(2)</sup>, preservando al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior. El Reglamento establece normas armonizadas sobre el suministro y la utilización de combustibles de aviación sostenibles en la Unión. Los proveedores de combustible de aviación tienen que suministrar al mercado de la aviación porcentajes mínimos cada vez mayores de combustibles de aviación sostenibles y combustibles de aviación sintéticos. Las entidades gestoras de los aeropuertos tienen la obligación de facilitar el acceso a los combustibles de aviación sostenibles. Los operadores de aeronaves que salgan de aeropuertos de la Unión deben repostar con el combustible de aviación necesario para todo su vuelo, evitando así las emisiones excesivas relacionadas con un peso adicional y minimizando los riesgos de fugas de carbono provocados por las prácticas de sobrerrepostaje de combustible <sup>(3)</sup>.

El Reglamento establece obligaciones de notificación y recogida de datos para los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible, que deben cumplirse ante las autoridades competentes y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («AESA»). También fija las normas sobre la designación de las autoridades competentes en los Estados miembros encargadas de aplicar y hacer cumplir el Reglamento, así como el requisito de prever sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento.

Como se explica en los considerandos 5 y 28 del Reglamento, las prácticas de sobrerrepostaje de combustible son insostenibles y deben evitarse, ya que socavan los esfuerzos de la Unión por reducir el impacto ambiental del transporte. Dichas prácticas serían contrarias a los objetivos de descarbonización de la aviación puesto que el aumento de peso de la aeronave aumentaría a su vez el consumo de combustible y las emisiones relacionadas (tanto de CO<sub>2</sub> como distintas del CO<sub>2</sub>) de un vuelo determinado. Así pues, el artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation establece una obligación de repostaje de combustible para los operadores de aeronaves antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado.

Las prácticas de sobrerrepostaje de combustible podrían poner en riesgo las condiciones de competencia equitativas. En este sentido, el artículo 5 del Reglamento se aplica a los operadores de aeronaves tanto de la UE como de terceros países en toda la UE y tiene por objeto, en última instancia, evitar la fragmentación en el mercado del transporte aéreo de la Unión, así como evitar distorsiones y prácticas desleales de evitación de costes en lo que respecta al repostaje de los operadores de aeronaves y promover la transición hacia el abandono de los combustibles fósiles. Por lo tanto, la obligación de repostaje prevista en el artículo 5 es un componente clave del Reglamento ReFuelEU Aviation.

Un operador de aeronaves podrá, excepcionalmente y cuando esté debidamente justificado, situarse por debajo del umbral establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, cuando ello sea necesario por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible. Además, y cuando esté debidamente justificado, también podrá solicitar a la autoridad o autoridades competentes una exención temporal de la obligación de repostaje. El artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece las condiciones que deben cumplirse para solicitar dicha exención.

El artículo 5, apartado 11, del Reglamento exige a la Comisión que adopte directrices relativas a la aplicación de las exenciones a que se refiere dicho artículo 5. Estas directrices han de incluir los elementos que el operador de aeronaves debe proporcionar para justificar dichas exenciones.

Las presentes directrices interpretativas proporcionan la interpretación de la Comisión sobre la aplicación de las exenciones a que se refiere el artículo 5, apartados 2 y 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation. Su objetivo es ayudar a las autoridades de los Estados miembros a decidir si deben concederse las solicitudes de exención. Asimismo, deben contribuir a garantizar una aplicación y ejecución más coherentes del Reglamento. A fin de garantizar una aplicación coherente de las exenciones establecidas en virtud del artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation en toda la UE, las cuestiones de interpretación y aplicación del marco jurídico pertinente podrán debatirse en el grupo de expertos de la Comisión sobre aviación sostenible (E03118/2) <sup>(4)</sup>, con el apoyo de la AESA. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para formular interpretaciones vinculantes del Derecho de la Unión.

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

<sup>(3)</sup> El sobrerrepostaje de combustible es una práctica según la cual una aeronave transporta más combustible del necesario para su vuelo con el fin de reducir o evitar el repostaje en el aeropuerto de destino.

<sup>(4)</sup> Subgrupo sobre aviación sostenible (E03118/2): <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=es&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877>.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 5 DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION: OBLIGACIÓN DE REPOSTAJE PARA LOS OPERADORES DE AERONAVES

El artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation exige a los operadores de aeronaves que reposten, «como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente» en cada aeropuerto de salida de la Unión desde el que operen vuelos de transporte aéreo comercial.

El objetivo de esta disposición es garantizar que la cantidad de combustible de aviación abastecida antes de la salida de un aeropuerto de la Unión determinado sea proporcional a la cantidad de combustible de aviación necesaria para operar los vuelos con origen en dicho aeropuerto de la Unión durante el año.

Para lograr el objetivo del artículo 5 en lo que respecta a la obligación de repostar en el aeropuerto de salida de la Unión, las partes pertinentes del sector de la aviación, a saber, las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión, los operadores de aeronaves, los productores de combustible, los proveedores de combustible de aviación y los proveedores de servicios de asistencia de combustible, deben colaborar para garantizar una transición fluida que reduzca al mínimo las dificultades operativas.

### 2.1. ¿Quién está sujeto a la obligación del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation y qué vuelos entran en su ámbito de aplicación?

Todos los operadores de aeronaves incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation están legalmente obligados a cumplir la obligación de repostar que figura en el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento cuando salgan de un aeropuerto de la Unión. El artículo 3, punto 3, del Reglamento define «operador de aeronaves» como «una persona que haya gestionado<sup>(7)</sup>, como mínimo, 500 vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros o 52 vuelos de transporte aéreo de carga, con origen en aeropuertos de la Unión en el período de notificación anterior o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave».

Un operador de aeronaves se identifica con el indicativo de llamada utilizado a efectos de control del tráfico aéreo según lo establecido en el plan operacional de vuelo (identificación de la aeronave). El indicativo de llamada será el siguiente:

- a) cuando el plan operacional de vuelo contenga el código de identificación de la OACI de la agencia operadora de aeronaves, el único operador de aeronaves será la agencia operadora de aeronaves a la que se haya asignado dicho código de identificación de la OACI<sup>(8)</sup>;
- b) cuando el plan operacional de vuelo contenga la nacionalidad o marca común y la matrícula de la aeronave que figure explícitamente en un certificado de operador aéreo, o equivalente, o en un documento expedido por un Estado que identifique al operador de la aeronave, el único operador de aeronaves será la persona física o jurídica que sea titular del certificado de operador aéreo (o equivalente) o que figure en el documento;
- c) cuando no pueda determinarse la identidad del operador de aeronaves, se considerará operador al propietario de la aeronave.

El artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation se aplica a las aeronaves dedicadas a la aviación civil y que realizan vuelos de transporte aéreo comercial, de conformidad con el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo. El artículo 3, punto 4, define «vuelo de transporte aéreo comercial» como «un vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, inclusive un vuelo de aviación de negocios operado para fines comerciales».

En virtud de los acuerdos de arrendamiento de aeronaves con tripulación, una aeronave es explotada por el arrendador (propietario de la aeronave), que fundamentalmente sigue siendo responsable del estado y del mantenimiento de la aeronave, en beneficio del arrendatario (la entidad que arrienda la aeronave), que mantiene el control efectivo del vuelo. Por lo tanto, se presume que el arrendatario es el operador de aeronaves de dicho vuelo y que el plan de vuelo contendrá el código de identificación de la OACI del arrendatario.

Con arreglo a un acuerdo de arrendamiento de aeronaves sin tripulación, el arrendatario explota la aeronave en virtud de su certificado de operador aéreo y el control de la aeronave pasa efectivamente al arrendatario. Por lo tanto, se presume que el arrendatario es el operador de aeronaves y que el código de identificación de la OACI del arrendatario debe figurar en el plan de vuelo.

<sup>(7)</sup> El concepto de gestión de un vuelo debe entenderse en sentido económico. Esto significa que la “persona” mencionada en la definición de “operador de aeronaves” no se refiere, por ejemplo, al piloto que conduce la aeronave en nombre de una persona jurídica.

<sup>(8)</sup> Los códigos de identificación de la OACI figuran en el documento 8585: «Designadores para Agencias Operadoras de Aeronaves, Autoridades Aeronáuticas y Servicios».

El Reglamento no se aplica a las aeronaves militares y los vuelos utilizados solo para operaciones humanitarias, repatriaciones y retornos <sup>(7)</sup>, tanto voluntarios como forzosos, incluidas las readmisiones, los vuelos de búsqueda, los rescates y el socorro en caso de catástrofe o por motivos médicos, ni para operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios. También quedan excluidos los vuelos de Estado que transportan a jefes de Estado, jefes de Gobierno y ministros del Gobierno de terceros países. Asimismo, se excluyen los vuelos de entrenamiento (cuando se trata de un vuelo puramente no comercial) y los vuelos circulares (con origen y llegada en el mismo aeropuerto sin escala intermedia). La razón para excluir estos vuelos es que se efectúan en circunstancias excepcionales, por lo que no siempre pueden planificarse de la misma manera que los vuelos habituales de transporte aéreo comercial, y, por tanto, podrían no siempre estar en condiciones de cumplir las obligaciones derivadas de esta disposición (véase el considerando 17 del Reglamento). En la práctica, los vuelos excluidos pueden identificarse mediante el código de exención del Servicio Central de Tarifas de Ruta (CRCO) de Eurocontrol o el campo de identificación del vuelo en el plan operacional de vuelo.

Los vuelos de mantenimiento, reposicionamiento o traslado están incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, siempre que se consideren actividades relacionadas con las actividades comerciales del operador de aeronaves. Por ejemplo, se excluyen los vuelos de posicionamiento y de traslado relacionados con la búsqueda y el salvamento. Los vuelos operados conforme a una obligación de servicio público («vuelos OSP») sí entran en el ámbito de aplicación del Reglamento.

A fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas, el Reglamento ReFuelEU Aviation cubre la mayor cantidad posible de tráfico aéreo comercial de todo el mercado de la aviación de la UE. Todos los operadores de aeronaves que hayan gestionado, como mínimo, 500 vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros o 52 vuelos de transporte aéreo de carga están, por tanto, sujetos a la obligación establecida en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento. No obstante, el Reglamento ReFuelEU Aviation permite a los operadores de aeronaves lograr un mayor nivel de ambición al darles la opción de decidir voluntariamente someterse a las obligaciones previstas en su artículo 2, apartado 3, que establece la base jurídica y el procedimiento a tal efecto. .

La Comisión, con la asistencia de Eurocontrol y en cooperación con los Estados miembros, elabora y publica en su sitio web una lista actualizada anualmente de los operadores de aeronaves que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation, con sus respectivas atribuciones al Estado miembro responsable <sup>(8)</sup>.

## 2.2. ¿Qué implica la obligación jurídica del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation?

El umbral de repostaje del 90 % exigido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation se aplica al «combustible de aviación requerido anualmente». El artículo 3, punto 24, del Reglamento lo define como la cantidad de combustible de aviación denominado «combustible para el vuelo» y «combustible para el rodaje» en el anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(9)</sup>. El operador de aeronaves deberá repostar en un aeropuerto de la Unión determinado como mínimo el 90 % del combustible requerido anualmente (esto es, para el propio vuelo y para el rodaje antes del despegue) a fin de efectuar todos los vuelos de salida cubiertos por el Reglamento ReFuelEU Aviation a lo largo de un período de notificación (el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año anterior al año de notificación) en ese aeropuerto de la Unión determinado.

Las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 8 y en el anexo II del Reglamento ReFuelEU Aviation se refieren a la suma anual de combustible previsto para todos los vuelos con origen en un aeropuerto de la Unión determinado y a la suma anual de combustible abastecida para dichos vuelos. En función de los procesos aplicados por el operador de aeronaves, el combustible abastecido puede demostrarse utilizando distintas fuentes [por ejemplo, i) las facturas de combustible del proveedor de combustible, ii) la diferencia entre la cantidad de combustible en el momento de la llegada a un aeropuerto de la Unión (puesta de calzos) y la cantidad de combustible en el momento de la salida de ese aeropuerto de la Unión (retirada de calzos), así como iii) la información extraída de fuentes como el cuaderno de a bordo y el registro técnico de la aeronave y el plan operacional de vuelo].

La obligación de repostar en el aeropuerto de salida de la Unión se refiere al «combustible de aviación». El artículo 3, punto 6, del Reglamento ReFuelEU Aviation define «combustible de aviación» como el combustible de sustitución fabricado para su uso directo por una aeronave. En otras palabras, la obligación de repostar afecta a todos los combustibles disponibles para la aviación, incluidos los combustibles de aviación convencionales.

<sup>(7)</sup> En el sentido de la legislación de la UE en materia de política de migración y asilo.

<sup>(8)</sup> Véase la lista de operadores de aeronaves que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation en el sitio web de la DG MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation\\_en?prefLang=es](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en?prefLang=es)).

<sup>(9)</sup> Para más detalles, véase el punto CAT.OP.MPA.181: Plan de combustible/energía — Política de planificación de combustible/energía y de nueva planificación en vuelo — Aviones.

Un operador de aeronaves que no justifique debidamente el incumplimiento del requisito de repostar como mínimo el 90 % del «combustible de aviación requerido anualmente» en virtud de lo dispuesto en el artículo 5, apartados 2 y 3, del Reglamento, será objeto de una multa impuesta por las autoridades de los Estados miembros de conformidad con el artículo 12, apartado 2, del Reglamento. No obstante, el operador de aeronaves podrá quedar exento de la multa si puede demostrar que su incumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 5 se debió a circunstancias excepcionales e imprevisibles, ajenas a su control, cuyos efectos no podrían haberse evitado ni siquiera habiendo adoptado todas las medidas razonables.

### 2.3. ¿Cuándo y dónde tiene que repostar el operador de aeronaves?

Un operador de aeronaves incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation tendrá que abastecerse de combustible al salir de un aeropuerto de la Unión (es decir, del aeropuerto de salida de la Unión).

El artículo 3, punto 1, del Reglamento define «aeropuerto de la Unión» como un aeropuerto tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las tasas aeroportuarias. En dicho artículo, «aeropuerto» se define como «todo terreno específicamente acondicionado para el aterrizaje, el despegue y las maniobras de aeronaves, con las instalaciones anexas que esas operaciones puedan comportar para las necesidades del tráfico y el servicio de aeronaves, así como las instalaciones necesarias para asistir a los servicios aéreos comerciales» <sup>(10)</sup>.

Los aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation son aquellos en los que el tráfico de pasajeros haya sido superior a 800 000 pasajeros o en los que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100 000 toneladas en el período de notificación anterior. Este umbral se ha establecido para evitar imponer una carga excesiva a las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos pequeños.

Los aeropuertos situados en una región ultraperiférica, de las enumeradas en el artículo 349 del TFUE, esto es, Guadalupe, Guayana Francesa, Martinica, Mayotte, Reunión, San Martín, las Azores, Madeira y las Islas Canarias, quedan fuera del ámbito de aplicación del artículo 5 del Reglamento.

Los Estados miembros pueden ser más ambiciosos y decidir que un aeropuerto situado en su territorio —y que no alcance el umbral requerido o esté situado en una región ultraperiférica— esté, no obstante, cubierto por el Reglamento. Una entidad gestora de aeropuertos también puede optar voluntariamente por que un aeropuerto que esté bajo su gestión sea tratado como aeropuerto de la Unión y quede sujeto al Reglamento ReFuelEU Aviation, para lo que tendrá que presentar una solicitud a las correspondientes autoridades competentes. En su solicitud, la entidad gestora de aeropuertos deberá demostrar que el aeropuerto candidato cumple los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation. La base jurídica y el procedimiento a tal efecto constan en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento.

La Comisión, en cooperación con los Estados miembros, proporciona una lista de los aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation. Esta lista se actualiza anualmente <sup>(11)</sup>.

### 2.4. ¿Están obligados los operadores de aeronaves de terceros países a repostar en virtud del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation?

Como se explica en la sección 2.3, la obligación de repostar, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente se aplica en el aeropuerto de salida de la Unión. Por lo tanto, un operador de aeronaves de un tercer país estará sujeto a la obligación establecida en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation cuando salga de un aeropuerto de la Unión, si ha gestionado 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. En la práctica, esto significa que un operador de aeronaves de un tercer país tiene que repostar el 90 % de su combustible de aviación requerido anualmente para salidas de aeropuertos de la Unión en los aeropuertos de la Unión desde los que parte.

Un operador de aeronaves de un tercer país que no cumpla las obligaciones del artículo 5 será objeto de una multa impuesta por una autoridad competente de un Estado miembro (véase el artículo 12, apartado 2, del Reglamento), a menos que dicho incumplimiento esté debidamente justificado en virtud del artículo 5, apartados 2 o 3, del Reglamento o se deba a circunstancias excepcionales e imprevisibles con arreglo al artículo 12, apartado 2, tercera frase, del Reglamento.

<sup>(10)</sup> Artículo 2, punto 1, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

<sup>(11)</sup> Véase la lista de aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation en el sitio web de la DG MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation\\_en?prefLang=es](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en?prefLang=es)).

## 2.5. ¿Cuál es la función de la entidad gestora del aeropuerto de la Unión?

Las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation desempeñan un papel fundamental a la hora de facilitar el cumplimiento de la obligación de repostaje por parte de los operadores de aeronaves. A este respecto, la entidad gestora del aeropuerto de la Unión debe planificar los recursos humanos y de infraestructura (por ejemplo, personal suficiente y cualificado, capacidad de depósito y suministro de combustible, camiones de repostaje, redes de hidrantes, etc.) necesarios para facilitar el cumplimiento por parte de los operadores de aeronaves de la obligación del artículo 5, apartado 1, del Reglamento.

No obstante, cabe señalar que algunos aeropuertos (por ejemplo, los situados en islas) pueden no disponer de la infraestructura o del suministro de combustible de aviación requeridos debido a sus condiciones geográficas y, por lo tanto, pueden no ser capaces de facilitar un abastecimiento recurrente de combustible de aviación en el aeropuerto en la misma medida que otros aeropuertos con más recursos. Por consiguiente, los operadores de aeronaves pueden solicitar exenciones temporales de sus obligaciones de repostaje para determinadas rutas que conectan con aeropuertos situados en islas sin conexiones ferroviarias o por carretera con un aeropuerto de la Unión, en las circunstancias específicas establecidas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento.

## 3. EXENCIONES DE LA OBLIGACIÓN DE REPOSTAJE

El artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation permite que el operador de aeronaves se sitúe por debajo del umbral exigido por la obligación de repostaje cuando ello esté debidamente justificado por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible, es decir, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(12)</sup>. A este respecto, la decisión de los comandantes sobre el abastecimiento final de combustible antes de la salida de un aeropuerto de la Unión debe respetarse sin que haya injerencia del operador de aeronaves <sup>(13)</sup> (véanse los detalles en la sección 4). Las exenciones justificadas en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation se notifican *ex post* en el informe anual que debe presentar el operador de aeronaves según lo establecido en el artículo 8 de dicho Reglamento.

Otras exenciones de las obligaciones de repostaje previstas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, se limitan a dos situaciones definidas en su artículo 5, apartado 3, letras a) y b), y están sujetas a una solicitud previa justificada y detallada a la autoridad competente. Estas exenciones se solicitan *ex ante*; véanse los detalles en las secciones 5 y 8. La primera posibilidad de exención de lo previsto en el artículo 5, apartado 1, se limita a rutas específicas con origen en aeropuertos de la Unión y a situaciones específicas, a saber, dificultades operativas graves y recurrentes para el repostaje de aeronaves en un aeropuerto de la Unión determinado que impidan a los operadores de aeronaves realizar servicios de escala en un tiempo razonable. La segunda posibilidad se refiere a las dificultades estructurales de suministro de combustible derivadas de las características geográficas de un determinado aeropuerto de la Unión, que dan lugar a unos precios de los combustibles de aviación considerablemente más elevados y colocan al operador de aeronaves en cuestión en una situación de desventaja competitiva importante en comparación con las condiciones del mercado existentes en otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares.

## 4. ARTÍCULO 5, APARTADO 2, DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION: NO SE ALCANZA EL REQUISITO DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE DEL 90 % EN EL AEROPUERTO DE SALIDA DE LA UNIÓN POR RAZONES DE SEGURIDAD

El artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation dispone que un operador de aeronaves podrá situarse por debajo del umbral del 90 % del «combustible de aviación requerido anualmente» (combustible para el vuelo y para el rodaje antes del despegue) en un aeropuerto de salida de la Unión, si ello es necesario por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible. Esta disposición considera la necesidad de garantizar el cumplimiento, por ejemplo, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(14)</sup> y, más concretamente, de las normas de seguridad de su anexo IV: puntos CAT.OP.MPA.180, 181, 182 y 260 y, cuando proceda, el punto CAT.OP.MPA.185 relativo a la gestión y la planificación de combustible en vuelo. Los medios de cumplimiento aceptables y el material guía de la AESA relativos al anexo IV «Operaciones de transporte aéreo comercial» (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, sobre operaciones aéreas, proporcionan detalles acerca de dichas disposiciones <sup>(15)</sup>.

<sup>(12)</sup> Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

<sup>(13)</sup> Punto CAT.OP.MPA.181, letra c), punto 8: «el combustible discrecional, si lo requiere el comandante», del anexo IV, subparte B, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión.

<sup>(14)</sup> Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

<sup>(15)</sup> <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>.

En las secciones 4.1 a 4.4 se ofrecen más detalles sobre las posibles justificaciones para situarse por debajo del umbral de repostaje por razones de seguridad (así como las pruebas justificativas necesarias).

#### 4.1. No se cumple la obligación de abastecimiento de combustible. Repercusiones en la presentación de informes anuales con arreglo al artículo 8 del Reglamento ReFuelEU Aviation <sup>(16)</sup>

Los casos en que un operador de aeronaves no llegue a cumplir la obligación de abastecimiento del 90 % del «combustible de aviación requerido anualmente» (para el vuelo y para el rodaje) en un aeropuerto de salida de la Unión deben justificarse debidamente ante la autoridad o autoridades competentes responsables del aeropuerto de la Unión en cuestión en el que el operador de aeronaves no alcanza el umbral del 90 %, y ante la AESA.

En concreto, el operador de aeronaves debe justificar por qué las cantidades de combustible de aviación se sitúan por debajo del umbral del 90 % y no las cantidades de combustible de aviación que forman parte del margen del 10 %, según lo establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation. Dicho de otro modo, el operador de aeronaves debe notificar las cantidades agregadas de combustible asociadas repostadas (de las que se haya abastecido en vuelos anteriores) por razones de cumplimiento de las normas de seguridad del combustible que impiden al operador de aeronaves cumplir el requisito de abastecimiento del 90 % en un aeropuerto de la Unión determinado. El operador de aeronaves debe indicar qué rutas se ven afectadas cuando realice la notificación con arreglo al artículo 8 del Reglamento ReFuelEU Aviation.

Esta información (incluida la justificación) debe incluirse en el informe que el operador de aeronaves debe presentar a las autoridades competentes y a la AESA de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (es decir, el informe anual), que debe ser comprobado previamente por un verificador independiente de conformidad con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento <sup>(17)</sup>.

El operador de aeronaves debe incluir, como parte de sus justificaciones con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation, lo siguiente:

- una justificación de por qué se situó por debajo del umbral anual establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento, por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible;
- una indicación de las rutas afectadas (es decir, la secuencia del vuelo o vuelos con llegada y origen en el aeropuerto de la Unión) y las cantidades de combustible asociadas al combustible repostado por razones de seguridad.

La autoridad competente podrá aceptar la justificación si se cumplen los requisitos aplicables y si está debidamente fundamentada. La autoridad competente podrá consultar a la AESA a la hora de evaluar si una justificación cumple las normas aplicables en materia de seguridad del combustible.

**Ejemplo 1:** El operador de aeronaves **Y** vuela del aeropuerto **A** al aeropuerto de la Unión **B**. El operador de aeronaves **Y** está asignado a su Dirección General de la Aviación Civil designada (**A-DGAC**). Al final del año de notificación, **Y** tiene que presentar a la AESA y a la **A-DGAC** los volúmenes anuales de combustible abastecidos, el combustible de aviación requerido anualmente y los volúmenes anuales de combustible no abastecidos <sup>(18)</sup>. **Y** también deberá notificar, al final del año de notificación, las cantidades no repostadas a la autoridad o autoridades del aeropuerto o aeropuertos de la Unión si no alcanza el umbral de repostaje por razones de seguridad.

En este ejemplo, el operador de aeronaves **Y** se sitúa por debajo del umbral de «combustible de aviación requerido anualmente» en el aeropuerto de la Unión **B** porque algunos vuelos de la ruta **A-B** se han visto afectados por una predicción meteorológica que ha requerido el abastecimiento de más combustible por razones de seguridad en el aeropuerto **A** (el exceso de combustible siempre se abastece en el aeropuerto anterior). Sin embargo, contrariamente a lo previsto, las condiciones meteorológicas mejoraron en general durante los vuelos y la aeronave terminó varias veces aterrizando en el aeropuerto de la Unión **B** con más combustible de lo esperado y, por tanto, no pudo abastecerse de combustible en el aeropuerto de la Unión **B** para el vuelo posterior, ya que tenía suficiente combustible en el depósito. Si bien **Y** no cumplió el requisito del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation en el aeropuerto de la Unión **B**, esto estaba justificado por razones de seguridad del combustible.

<sup>(16)</sup> En el manual para operadores de aeronaves y verificadores (esto es, organismos de verificación) (artículo 8 y anexo II del Reglamento) se ofrecen más detalles sobre cómo llevar a cabo la notificación.

<sup>(17)</sup> El artículo 8, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que «[e]l informe será comprobado por un verificador independiente de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 14 y 15 de la Directiva 2003/87/CE y en los actos de ejecución adoptados en virtud de esta». En otras palabras, el proceso de comprobación y los verificadores acreditados a efectos del Reglamento se rigen por las normas del RCDE UE y, en particular, por las establecidas para el sector de la aviación.

<sup>(18)</sup> Véanse el artículo 3 del Reglamento ReFuelEU Aviation para consultar las definiciones, su artículo 8 para conocer las obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves y su anexo II, donde figura la plantilla para la notificación.

**Ejemplo 2:** El operador de aeronaves **Y** vuela del aeropuerto **C** al aeropuerto **D** para posteriormente regresar al **C** (ruta **C-D-C**), todos ellos aeropuertos de la Unión. Siguiendo el ejemplo 1, el operador de aeronaves **Y** está asignado a la autoridad competente de la **A-DGAC**. Al final del año de notificación, **Y** tiene que presentar a la AESA y a las autoridades competentes los volúmenes anuales de combustible abastecidos, el combustible de aviación requerido anualmente y los volúmenes anuales de combustible no abastecidos <sup>(19)</sup>. **Y** también deberá informar, al final del año de notificación, de las cantidades no repostadas a la autoridad o autoridades del aeropuerto o aeropuertos de la Unión donde no alcance el umbral de repostaje por razones de seguridad del combustible.

En este ejemplo, el operador de aeronaves **Y** se sitúa por debajo del umbral del «combustible de aviación requerido anualmente» en el aeropuerto **D**, dado que, de conformidad con el punto CAT.OP.MPA.181, letra c), punto 4), inciso i), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, los vuelos de la ruta **C-D** requieren un aeropuerto de alternativa de destino **E** que esté alejado del aeropuerto **D**. En el trayecto de vuelta a **C** (ruta **D-C**), el aeropuerto de alternativa de destino **F** está muy cerca del aeropuerto **C**. Por tanto, la aeronave siempre aterrizará con más combustible del necesario en **D** para regresar a **C**, lo que le impedirá abastecerse de combustible en el aeropuerto **D** para su posterior vuelo de vuelta a **C**, puesto que **Y** ya tiene suficiente combustible en el depósito. Por lo tanto, el operador de aeronaves **Y** no cumplió el requisito previsto en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation para el aeropuerto **D** por razones relacionadas con la seguridad del combustible.

Lo mismo puede ocurrir en el caso de los aeródromos aislados, dado que el punto CAT.OP.MPA.181, letra c), punto 4), inciso ii), y el punto CAT.OP.MPA.182, AMC7 <sup>(20)</sup>, requieren aproximadamente dos horas de combustible adicional para poder operar en dichos aeródromos aislados. Esto puede reducir considerablemente la necesidad de repostar para el regreso.

En resumen, a fin de cumplir los requisitos del artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation (es decir, la obligación de «justificar debidamente»), el operador de aeronaves debe comunicar a las autoridades competentes y a la AESA las razones de seguridad por las que almacena combustible en el depósito en vuelos con destino en el aeropuerto de la Unión y por las que se sitúa por debajo del requisito de abastecimiento de combustible anual. Las cantidades de combustible que deben justificarse se limitan a la diferencia entre el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente y el combustible de aviación realmente abastecido anualmente por cada aeropuerto de la Unión en el que el operador de aeronaves no cumple el requisito de abastecimiento.

El operador de aeronaves debe indicar claramente la relación entre el volumen de combustible abastecido y las razones de seguridad. La justificación (el o los documentos acreditativos) debe consistir en las cantidades abastecidas y los motivos aducidos. La imposibilidad de demostrar una correspondencia entre los volúmenes abastecidos y las justificaciones puede comportar un incumplimiento del artículo 5, apartado 1, del Reglamento.

#### 4.2. Ejemplos de acontecimientos que requieren el abastecimiento de combustible de aviación para el cumplimiento de las normas de seguridad del combustible y de documentos acreditativos (justificaciones)

La siguiente lista de ejemplos que exigen el abastecimiento de combustible de aviación por razones de seguridad no es exhaustiva, pero sí incluye los acontecimientos más comunes <sup>(21)</sup> que justifican la necesidad de abastecer más combustible en el aeropuerto de salida por razones de seguridad del combustible y, por consiguiente, plantean el riesgo de que no se alcance el umbral de repostaje en el aeropuerto de destino de la Unión. Los ejemplos van acompañados de los documentos que el operador de aeronaves tendría que facilitar a las autoridades competentes para justificar haberse situado por debajo del umbral establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

En todos los casos, las autoridades competentes deben, en cooperación con la AESA, garantizar que se logre un equilibrio adecuado entre la seguridad y las obligaciones de repostaje y notificación del Reglamento. La garantía de la seguridad es primordial, por lo que las autoridades deben ejercer en todo momento un buen juicio sobre el nivel de pruebas necesario para fundamentar los problemas de seguridad. La necesidad de combustible adicional se basa a menudo en los conocimientos especializados del personal del centro de control del operador o en la experiencia de los pilotos.

<sup>(19)</sup> Véanse el artículo 3 del Reglamento ReFuelEU Aviation para consultar las definiciones, su artículo 8 para conocer las obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves y su anexo II, donde figura la plantilla para la notificación.

<sup>(20)</sup> «Medio de cumplimiento aceptable 7».

<sup>(21)</sup> Según lo comunicado por la AESA y los operadores de aeronaves en sus respuestas al cuestionario de la Comisión para la preparación del presente documento.

- Casos de escasez de combustible de aviación (lo que incluye las cantidades adquiridas mínimas impuestas por el proveedor de combustible en los aeropuertos de la Unión con una condición geográfica, como las islas) o de contaminación del combustible de aviación en el aeropuerto de destino, justificados por el correspondiente aviso a los pilotos o a las misiones aéreas (NOTAM, por sus siglas en inglés) o por una comunicación del proveedor de combustible (de estar disponible), o por cualquier otro informe en el marco del sistema de gestión descrito en el punto ORO.GEN.200, Sistema de gestión <sup>(22)</sup>, del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión (informes de los pilotos, informes de otros operadores, informes de las autoridades o información facilitada por asociaciones de compañías aéreas).
- Las condiciones meteorológicas adversas (o los pronósticos de condiciones meteorológicas adversas), a menudo (y especialmente durante las operaciones de invierno), justifican la necesidad de combustible adicional [véanse los puntos CAT.OP.MPA.181, letra b), CAT.OP.MPA.245, letra a), punto 1), y los puntos CAT.OP.MPA.245, letras b) y c), CAT.OP.MPA.255, letra b), y CAT.OP.MPA.265, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión] <sup>(23)</sup>. Esto también es válido para otras condiciones meteorológicas (como el tiempo caluroso) que pueden exigir combustible adicional para la utilización de la APU <sup>(24)</sup> como consecuencia de unas condiciones meteorológicas excepcionalmente frías o calurosas, visibilidad reducida, etc. La justificación debe basarse en informes meteorológicos reales [p. ej., el METAR <sup>(25)</sup> y el ATIS <sup>(26)</sup>], informes de previsión meteorológica [p. ej., el TAF <sup>(27)</sup>, que contempla probabilidades remotas de condiciones meteorológicas adversas como la PROB30% <sup>(28)</sup>], el SIGMET <sup>(29)</sup>, mapas meteorológicos de ruta, cualquier otro informe con un nivel de detalle suficiente o cualquier combinación de los anteriores. También pueden presentarse sistemas mejorados de información meteorológica, como EWINS <sup>(30)</sup> o herramientas similares. Estas herramientas pueden indicar la fiabilidad de las previsiones meteorológicas para, que los operadores a incrementen la inyección de combustible cuando los datos históricos sugieran que es probable que se produzcan condiciones meteorológicas adversas (por ejemplo, niebla) en el aeropuerto de destino, incluso si las previsiones oficiales no prevén tales condiciones meteorológicas adversas.
- Acciones sociales (incluidas protestas o huelgas en el aeropuerto de destino) justificadas, por ejemplo, por una comunicación del aeropuerto o un NOTAM [véanse el punto CAT.OP.MPA.175, letra b), puntos 4) y 5), el punto CAT.OP.MPA.175 (AMC1 de la AESA), letra b), y el punto CAT.OP.MPA.181, letra b) y letra c), punto 7), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión]. Dependiendo de las circunstancias, la amenaza de acciones sociales o huelgas también puede justificar la necesidad de aumentar la toma de combustible.
- Retrasos en el control del tránsito aéreo (ATC) en el aeropuerto de destino, justificados por un NOTAM o por una comunicación del proveedor del gestor del tránsito aéreo (ATM) (en su caso) antes del despegue [puntos CAT.OP.MPA.181, letra b), punto 6), y letra c), punto 7), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión]. Otros informes o datos, como los datos históricos del operador de aeronaves (incluidos los informes del piloto) también pueden indicar posibles retrasos en el aeropuerto de destino.
- Probabilidad de desvíos (rutas alternativas) del ATC, justificada por un NOTAM o una comunicación del proveedor de ATM, o por cualquier otro informe o dato pertinente [punto CAT.OP.MPA.181, letra b), puntos 5) y 6), y letra c), punto 7), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión]. Esto incluye datos históricos del operador u otros operadores, e informes de los pilotos, que indiquen posibles desviaciones a lo largo de la ruta.
- Cuestiones de seguridad, como las relacionadas con conflictos de guerra, justificadas por una comunicación del aeropuerto, una comunicación del proveedor de combustible o un NOTAM.

<sup>(22)</sup> Véase el anexo III sobre requisitos de organización para las operaciones aéreas del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

<sup>(23)</sup> Véase el anexo IV sobre operaciones de transporte aéreo comercial del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

<sup>(24)</sup> Unidad de potencia auxiliar.

<sup>(25)</sup> Informe meteorológico de aeródromo.

<sup>(26)</sup> Servicio automático de información terminal.

<sup>(27)</sup> Pronóstico de aeródromo terminal.

<sup>(28)</sup> Probabilidad del 30 %.

<sup>(29)</sup> Información meteorológica significativa.

<sup>(30)</sup> Sistema mejorado de información meteorológica.

- Catástrofes naturales (por ejemplo, terremotos, erupciones volcánicas e inundaciones), justificadas por una comunicación del aeropuerto o un NOTAM, o por cualquier otro informe pertinente [punto CAT.OP.MPA.181, letra b), y letra c), punto 7), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión].

Además de los documentos mencionados, el operador de aeronaves deberá presentar el plan operacional de vuelo firmado por el comandante, incluida la firma digital o la autorización digital del plan de vuelo. Este documento deberá indicar la cantidad total de combustible abastecida (en el vuelo anterior) y sus componentes individuales.

Otros documentos que el operador de aeronaves puede tener que facilitar, cuando proceda, a la autoridad competente para justificar que se sitúa por debajo del umbral establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation por razones de cumplimiento de las normas en materia de seguridad del combustible son:

- información del cuaderno de a bordo;
- los informes METAR, TAF, SIGMET, los mapas meteorológicos de ruta o las comunicaciones de los ANSP<sup>(31)</sup> sobre restricciones meteorológicas;
- los NOTAM;
- las comunicaciones del gestor del tránsito aéreo y sobre el control del tránsito aéreo (cuando se disponga de ellas);
- publicaciones de información aeronáutica (AIP);
- las comunicaciones del proveedor de combustible, del agente de asistencia en tierra o de la entidad gestora del aeropuerto;
- el plan operacional de vuelo;
- cualquier otra información que el operador de aeronaves pueda considerar pertinente y útil para justificar las cantidades de combustible que se notifican como abastecidas por razones de seguridad.

Los operadores de aeronaves deben proporcionar a los verificadores independientes todos los documentos acreditativos pertinentes para facilitar el proceso de comprobación del informe anual, tal como exige el artículo 8 del Reglamento ReFuelEU Aviation (y, en particular, su apartado 3).

#### 4.3. ¿Cuánto tiempo debe conservar el operador de aeronaves los documentos justificativos?

El Reglamento ReFuelEU Aviation impone a los operadores de aeronaves la carga de la prueba para justificar ante las autoridades competentes y la AESA que cumplen los requisitos establecidos en el artículo 5, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento. Por lo tanto, los operadores de aeronaves deben valorar durante cuánto tiempo es aconsejable conservar los documentos justificativos pertinentes, teniendo en cuenta aspectos como la posibilidad de que surjan procedimientos administrativos o judiciales. Lo ideal sería que los operadores de aeronaves conservaran los documentos justificativos durante un mínimo de cuatro años (es decir, durante el año de notificación más tres años de conservación de los datos). Este período puede variar de un Estado miembro a otro, ya que las normas nacionales de ejecución aplicables al sector pueden establecer plazos diferentes. Los Estados miembros deben tener en cuenta la recomendación en cuanto a la conservación de los datos prevista en la presente sección a la hora de establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de este Reglamento establecidas en su artículo 12, apartado 1.

#### 4.4. Consideraciones relativas a la elección del aeropuerto alternativo y al combustible discrecional

Los operadores de aeronaves tienen libertad, dentro de los límites establecidos en el punto CAT.OP.MPA.192 del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión<sup>(32)</sup>, para elegir un aeropuerto alternativo. A menudo puede resultar más lógico elegir un aeropuerto alternativo más alejado de otras posibles alternativas más cercanas por razones económicas, como tener un contrato con los proveedores de servicios de asistencia en el aeropuerto para el mantenimiento de aeronaves o que dicho aeropuerto reúna las condiciones para ofrecer un mejor servicio a los pasajeros en caso de aterrizaje en el aeropuerto alternativo (es decir, una alternativa comercial). Sin embargo, no puede recurrirse a la elección de un aeropuerto alternativo como medio para ocultar prácticas de sobrepostaje de combustible por motivos económicos.

<sup>(31)</sup> Proveedores de servicios de navegación aérea.

<sup>(32)</sup> Véase el anexo IV sobre operaciones de transporte aéreo comercial del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

Del mismo modo, el operador de aeronaves no debe ordenar al piloto que se abastezca de más combustible de aviación en un aeropuerto específico por razones económicas y lo cargue como combustible discrecional. Como el propio término indica, el combustible discrecional debe ser abastecido exclusivamente a discreción del comandante y sin injerencias del operador de aeronaves <sup>(33)</sup>.

El mismo principio se aplicará a las prácticas de ocultación del sobrerrepostaje de combustible en otras categorías de combustible, por ejemplo, cuando dichas categorías se carguen en cantidades claramente superiores a las necesarias para los objetivos de cada uno de esos tipos de combustible (por ejemplo, aumento del combustible para el rodaje, aumento del combustible para el vuelo al planificar un nivel de crucero inferior poco realista y una masa de despegue también poco realista).

Las prácticas que utilizan combustible alternativo, combustible discrecional y otras categorías de combustible para ocultar el sobrerrepostaje de combustible por motivos económicos supondrían una infracción de las disposiciones pertinentes del Reglamento ReFuelEU Aviation. Estas prácticas, cuando estén corroboradas por un sólido conjunto de pruebas que satisfaga tanto un factor objetivo como un factor subjetivo, podrán ser castigadas por las autoridades nacionales pertinentes <sup>(34)</sup>.

## 5. ARTÍCULO 5, APARTADO 3, DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION: EXENCIONES TEMPORALES DE LA OBLIGACIÓN DE REPOSTAR

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece los requisitos para que el operador de aeronaves solicite anticipadamente una exención temporal:

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

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

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

Por lo que se refiere a rutas específicas, un operador de aeronaves podrá quedar temporalmente exento de la obligación de repostar en el aeropuerto de salida de la Unión si puede demostrar dificultades operativas graves y recurrentes para el repostaje de aeronaves en ese aeropuerto de la Unión que le impidan realizar servicios de escala en un plazo razonable y que puedan afectar a la conectividad, especialmente en las regiones periféricas. También podría aplicarse una exención en caso de dificultades estructurales de suministro de combustible que den lugar a unos precios del combustible significativamente superiores a los precios aplicados en promedio en otros aeropuertos de la Unión para tipos de combustibles similares. No obstante, los precios del combustible significativamente más elevados en el aeropuerto de la Unión en cuestión no deben derivarse principalmente de un mayor uso de combustibles de aviación sostenibles en dicho aeropuerto de la Unión.

La autoridad competente solo podrá conceder la exención si se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 3, letras a) o b), y si la solicitud está debidamente justificada.

### 5.1. Primera condición: requisito de distancia

Antes de solicitar una exención temporal con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation, el operador de aeronaves debe garantizar que la ruta a la que se aplicaría la exención cumple los requisitos de distancia establecidos en dicho artículo. El artículo 5, apartado 3, prevé dos opciones.

1. El operador de aeronaves podrá solicitar una exención para una ruta existente o nueva de menos de 850 km con origen en un aeropuerto de la Unión; o

<sup>(33)</sup> Punto CAT.OP.MPA.181, letra c), punto 8: «el combustible discrecional, si lo requiere el comandante», del anexo IV, subparte B, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión.

<sup>(34)</sup> Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de febrero de 2018, Altun y otros, C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, apartados 48 a 52.

2. El operador de aeronaves podrá solicitar una exención para una ruta existente o nueva de menos de 1 200 km cuando esta ruta conecte con aeropuertos situados en islas sin conexiones ferroviarias o por carretera. La ruta tiene que salir de un aeropuerto de la Unión y puede referirse bien a rutas entre el continente y una isla, bien a rutas entre islas sin conexión con el continente.

Para presentar su solicitud, el operador de aeronaves deberá indicar al menos i) los códigos aeroportuarios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la ruta en cuestión, ii) el aeropuerto de salida de la Unión, y iii) la distancia en kilómetros calculada utilizando el método de Vincenty.

La autoridad competente verificará si el aeropuerto de salida es un aeropuerto de la Unión en el sentido del Reglamento ReFuelEU Aviation y si la ruta solicitada se ajusta a los requisitos de distancia establecidos en el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento. El cálculo de la distancia se basa en el método de Vincenty para calcular la distancia entre dos puntos en la superficie de un esferoide, utilizando el Sistema Geodésico Mundial (WGS84) <sup>(35)</sup>. El documento 7910 de la OACI (Indicadores de lugar) debe utilizarse como base para las latitudes y longitudes del aeródromo <sup>(36)</sup>.

## 5.2. Segunda condición: los requisitos del artículo 5, apartado 3, letras a) y b)

Si se cumple el requisito de distancia previsto en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation, el segundo paso para el operador de aeronaves consistirá en evaluar si la ruta para la que solicita la exención cumple el segundo conjunto de requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 3, letras a) o b), de dicho Reglamento.

Toda solicitud de exención debe ir acompañada de una justificación detallada y adecuada y de los documentos pertinentes que respalden dicha justificación.

La autoridad competente evaluará cada solicitud conforme a un análisis caso por caso. También examinará detenidamente las características específicas del aeropuerto de la Unión en cuestión bajo su jurisdicción y en el que el operador de aeronaves solicita quedar exento de la obligación de abastecimiento de combustible. Durante la evaluación de la solicitud, la autoridad competente podrá dirigirse al aeropuerto de la Unión de que se trate para solicitar información relativa a la solicitud de exención presentada por el operador de aeronaves. Por ejemplo, la autoridad competente puede solicitar al aeropuerto que facilite datos históricos sobre los tiempos y las operaciones de escala o la disponibilidad de combustible, cuando proceda, con el fin de fundamentar su decisión sobre la concesión o denegación de la exención solicitada.

### 5.2.1. Artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento ReFuelEU Aviation: dificultades operativas graves y recurrentes y tiempos de escala poco razonables

#### 5.2.1.1. ¿Qué se entiende por dificultades operativas graves y recurrentes?

En primer lugar, el operador de aeronaves debe demostrar que el aeropuerto de la Unión para el que solicita una exención de la obligación de repostaje sufre dificultades operativas graves y recurrentes. Un acontecimiento puntual, como una huelga en el aeropuerto, no puede considerarse una dificultad operativa grave y recurrente que justifique la concesión de una exención de repostaje en ese aeropuerto de la Unión. El impacto de las huelgas en el abastecimiento de combustible debe notificarse con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento, en caso de que dichas huelgas requieran un abastecimiento adicional de combustible en el aeropuerto de salida por razones de seguridad del combustible.

En segundo lugar, debe demostrarse que la dificultad operativa que surge en el aeropuerto de la Unión de que se trate repercute negativamente en el operador de aeronaves. La dificultad operativa, por ejemplo, puede afectar negativamente al horario de vuelos de la aeronave en cuestión en sus operaciones posteriores de una manera significativa y no desdeñable. En este contexto, el operador de aeronaves podría correr el riesgo de ser penalizado por el coordinador/facilitador de franjas horarias aeroportuarias o perder operaciones de vuelo durante el día, lo que podría tener repercusiones en la conectividad de la UE.

Por consiguiente, una dificultad operativa debe: i) ser un acontecimiento reiterado o sistemático relacionado con el aeropuerto de la Unión de que se trate; ii) dar lugar a un tiempo de escala poco razonable (como se explica en el punto 5.2.1.2), y iii) tener un impacto económico negativo en el operador de aeronaves.

Los siguientes acontecimientos, que no constituyen una lista exhaustiva, pueden considerarse *dificultades operativas potenciales* que pueden justificar la exención si se demuestra una repercusión negativa en el operador de aeronaves:

<sup>(35)</sup> Véase la referencia a la herramienta CERT de la OACI y el cálculo con el método de Vincenty en el enlace: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx>.

<sup>(36)</sup> Véase la información sobre el servicio de datos de la OACI como referencia a los indicadores de lugar de aeródromos en: <https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx>.

- Un espacio de pista limitado o congestionado en el aeropuerto puede afectar a los tiempos de escala, especialmente en los aeropuertos congestionados en temporada alta (por ejemplo, en aeropuertos insulares o pequeños aeropuertos cercanos a estaciones de esquí).
- La falta de personal suficiente en las operaciones de servicio de escala del aeropuerto o la falta de equipos suficientes, como redes de hidrantes o camiones de combustible. Efectivamente, la falta de recursos o equipos suficientes en el aeropuerto puede repercutir en los tiempos de espera para el repostaje y, por lo tanto, en el tiempo final de escala de la aeronave. Para justificar esta solicitud de exención, el proveedor de servicios de asistencia de combustible del aeropuerto deberá haber declarado que no dispone de recursos o equipos suficientes para prestar servicio a la aeronave sin demora excesiva.
- La existencia de normas locales que impidan el embarque y desembarque de pasajeros mientras se está repostando la aeronave o normas locales sobre seguridad contra incendios que exijan la presencia de un camión de bomberos para repostar la aeronave mientras embarcan y desembarcan los pasajeros. Estas normas locales pueden afectar a las operaciones de servicio de escala de los operadores de aeronaves en aeropuertos congestionados o con alta estacionalidad. Los operadores de aeronaves deben demostrar en estos casos que las circunstancias existentes repercuten en los tiempos de escala de la aeronave de manera significativa y no desdeñable, en particular cuando los horarios de vuelo son ajustados o cuando la disponibilidad de camiones de bomberos es limitada.

#### 5.2.1.2. ¿Qué es un tiempo de escala poco razonable?

Una vez detectada la dificultad operativa, el operador de aeronaves debe valorar si esta dificultad impide repostar la aeronave a la vez que se respeta un tiempo de escala razonable. Por tiempo de escala se entiende el intervalo de tiempo transcurrido entre la llegada de una aeronave a un aeropuerto (parada total de la aeronave / freno echado) y su salida en el siguiente vuelo (una vez cerradas las puertas para la salida). En general, el tiempo necesario para realizar el abastecimiento de combustible es casi siempre inferior al tiempo necesario para desembarcar y descargar, y a continuación embarcar, cargar y revisar la aeronave.

El marco regulador de la UE [es decir, los requisitos del punto CAT.OP.MPA.200 del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y el AMC6 <sup>(37)</sup> que lo acompaña] permiten el repostaje mientras los pasajeros están desembarcando, pero esta práctica no está muy extendida entre los operadores europeos, ya que no se permitió explícitamente hasta 2022. Anteriormente, el repostaje solo podía realizarse durante el embarque. Por lo tanto, no deben aceptarse justificaciones que aleguen un tiempo de escala insuficiente basadas únicamente en la imposibilidad de repostar durante el desembarque, a menos que se cumplan todos los requisitos del artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento ReFuelEU Aviation.

Los tiempos de escala para un vuelo de larga distancia suelen oscilar entre 60 y 150 minutos, mientras que los tiempos de escala para los vuelos de corta distancia oscilan entre 25 y 80 minutos, suponiendo que el operador de aeronaves esté autorizado a repostar con pasajeros a bordo o mientras estos embarcan o desembarcan <sup>(38)</sup>.

Teniendo en cuenta estos tiempos habituales de escala, si una dificultad operativa grave y recurrente impide el repostaje en un plazo razonable, el operador de aeronaves puede solicitar una exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento ReFuelEU Aviation. Sin embargo, no podrá aceptarse una solicitud de exención en la que se alegue que el tiempo de escala aumentó, por ejemplo, de veinticinco a treinta minutos, debido a la nueva obligación de repostaje, a menos que se demuestre que el retraso es considerable y que su impacto económico negativo en vuelos posteriores va a ser tan importante que los nuevos tiempos de escala no podrían considerarse razonables. En otras palabras, la solicitud de exención no puede basarse únicamente en la intención de mantener el mismo tiempo de escala que antes de la introducción del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

La autoridad competente y el operador de aeronaves pueden utilizar la siguiente lista como referencia para determinar si la obligación de repostar en combinación con la dificultad operativa da lugar a un tiempo de escala excesivo, que difiere de los plazos razonables, y por tanto podría tener un impacto negativo considerable en las operaciones del operador de aeronaves. La siguiente lista no es exhaustiva.

- Información del manual de la aeronave en la que se indique la capacidad máxima de combustible.

<sup>(37)</sup> Medio de cumplimiento aceptable 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>).

<sup>(38)</sup> De acuerdo con los tiempos que figuran en el cuadro 18.2 del documento *Standard Inputs for Economic Analyses* [«Aportaciones estándar para la realización de análisis económicos», documento en inglés] de Eurocontrol, versión 10.0.3, publicado el 18 de abril de 2023.

- Los datos históricos pertinentes del aeropuerto relativos a las operaciones de escala o a los intervalos de tiempo de escala que se presentan en el cuadro 18.2 del documento *Standard Inputs for Economic Analyses* de Eurocontrol, versión 10.0.3, publicado el 18 de abril de 2023 <sup>(39)</sup>.
- Los datos históricos del operador de aeronaves relativos a las operaciones de escala en el aeropuerto en cuestión. Si el operador de aeronaves ha repostado con normalidad en el pasado, no debería haber ningún impedimento a menos que se produzca un cambio sustancial de las circunstancias.
- Un tiempo de escala excesivo puede afectar a la planificación de las franjas horarias en el aeropuerto, de modo que el operador de aeronaves corre el riesgo de que lo penalice el coordinador/facilitador del aeropuerto en cuestión.
- El tiempo de escala repercute en las operaciones del operador de aeronaves en los vuelos posteriores, con el riesgo de que lo penalice el coordinador/facilitador de franjas horarias en los aeropuertos siguientes.

En conclusión, y en consonancia con los ejemplos anteriores, el operador de aeronaves debe demostrar lo siguiente en su solicitud de exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra a): i) la existencia de un acontecimiento grave y recurrente que dé lugar a dificultades operativas; ii) que el tiempo de escala es poco razonable; iii) y un impacto consiguiente negativo y grave para la conectividad o un impacto económico para el operador de aeronaves. En ausencia de repercusiones negativas para la conectividad o para el operador de aeronaves, no habría motivos para solicitar una exención de la obligación de repostar en el aeropuerto en cuestión.

#### 5.2.2. **Artículo 5, apartado 3, letra b): dificultades estructurales de suministro de combustible derivadas de las características geográficas**

Las solicitudes de exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra b), deben cumplir cuatro requisitos acumulativos para que la autoridad competente pueda conceder una exención temporal: i) deben existir dificultades estructurales de suministro de combustible en el aeropuerto de la Unión; ii) estas deben ser consecuencia de las características geográficas del aeropuerto de la Unión; iii) deben dar lugar a unos precios del combustible significativamente superiores a los precios aplicados en promedio en otros aeropuertos de la Unión; y iv) deben provocar una situación de desventaja competitiva importante para el operador de aeronaves (en comparación con las condiciones del mercado en otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares).

##### 5.2.2.1. *¿Cuáles son las dificultades estructurales de suministro de combustible en un aeropuerto de la Unión debidas a la situación geográfica del aeropuerto?*

Los dos primeros requisitos abarcan los aeropuertos de la Unión en los que el suministro de combustible supone una dificultad estructural debido a las características geográficas del territorio en el que está situado el aeropuerto de la Unión. Los aeropuertos de la Unión situados en zonas remotas, como islas, zonas periféricas remotas de Europa o regiones montañosas, a menudo pueden sufrir tales dificultades estructurales de suministro de combustible. Estas dificultades de suministro pueden deberse a factores como una capacidad de producción de combustible limitada o inexistente en la zona en cuestión, conexiones insuficientes por carretera o por gasoductos o, en el caso de las islas, la necesidad de suministrar combustible por mar.

Otro elemento a tener en cuenta es si la capacidad de almacenamiento de combustible en el aeropuerto de la Unión es limitada. El almacenamiento de combustible puede ser limitado en los aeropuertos de la Unión que no dispongan de suministro por gasoductos, debido a sus características geográficas.

Por consiguiente, el artículo 5, apartado 3, letra b), del Reglamento ReFuelEU Aviation reconoce que las características geográficas de un aeropuerto de la Unión pueden dar lugar a dificultades estructurales de suministro de combustible, en particular la disponibilidad reducida de combustible de aviación en un aeropuerto de la Unión.

##### 5.2.2.2. *¿Cómo las condiciones de suministro de combustible y geográficas pueden dar lugar a precios del combustible significativamente superiores a los precios medios del combustible en otros aeropuertos de la Unión?*

Las dificultades estructurales de suministro de combustible derivadas de las características geográficas de un aeropuerto de la Unión determinado (como se explica en el punto 5.2.2.1) pueden dar lugar, en la tercera condición, a unos precios del combustible significativamente superiores a los precios aplicados en promedio en otros aeropuertos de la Unión para tipos de combustibles similares.

Además, la alta estacionalidad en los aeropuertos de la Unión con una dificultad de suministro de combustible y una determinada condición geográfica podría aumentar la demanda de combustible de aviación, lo que daría lugar a precios significativamente superiores a los precios aplicados en promedio a tipos similares de combustibles en otros aeropuertos de la Unión.

<sup>(39)</sup> El documento puede consultarse en el siguiente enlace: <https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/>.

Otros aeropuertos de la Unión pueden abastecerse en gran medida por gasoductos, por ejemplo, y evitar así costes adicionales de transporte, como los costes asociados al suministro de combustible a un aeropuerto situado en una isla. En otros aeropuertos de la Unión, los costes de transporte podrían reducirse si hubiera más de un proveedor de combustible presente en el aeropuerto de la Unión o si el aeropuerto está cerca de una refinería de combustible. Estos elementos favorecen la fijación de precios del combustible de aviación más competitivos que en los aeropuertos de la Unión con una condición geográfica de las descritas en el punto 5.2.2.1.

En el punto 5.2.2.4 se explica qué elementos deben probarse para demostrar la existencia de unos precios significativamente más elevados de combustibles de aviación similares.

5.2.2.3. *¿Qué es una situación de desventaja competitiva importante para el operador de aeronaves en comparación con las condiciones del mercado existentes en otros aeropuertos de la Unión con características similares?*

Tras demostrar en primer lugar que el aeropuerto padece dificultades estructurales de suministro de combustible como consecuencia de la ubicación del aeropuerto que dan lugar a unos precios de los combustibles de aviación considerablemente más elevados, el operador de aeronaves debe demostrar el cuarto requisito, a saber, que el repostaje de combustible en ese aeropuerto de la Unión lo colocaría 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.

Un operador de aeronaves se enfrentaría a una situación de desventaja competitiva importante si se le exigiera repostar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation en los siguientes escenarios:

- Los precios del combustible de aviación en el aeropuerto de la Unión para el que se solicita una exención son considerablemente más elevados debido a sus características geográficas y sus dificultades de suministro de combustible. Por lo tanto, el operador de aeronaves tendría dificultades para competir eficazmente por su actividad comercial con otros operadores de aeronaves que presten servicio a otros aeropuertos de la Unión dentro de la misma zona de atracción y que se consideren sustitutivos desde el punto de vista de la demanda de los viajeros. Esto podría ocurrir si, por ejemplo, el aeropuerto de la Unión (y, por tanto, el operador de aeronaves solicitante) presta servicio a un tráfico turístico/vacacional que podría desviarse a otro aeropuerto de la Unión que atienda a una demanda similar de los consumidores en la misma zona de atracción. La evaluación debe realizarse caso por caso, pero cabe esperar tal sustituibilidad entre algunas de las islas más pequeñas que dependen predominantemente del tráfico turístico y que, por lo demás, tienen poca demanda cautiva o, por ejemplo, entre una isla y el litoral continental que se encuentran en la misma zona de atracción.
- Una situación de desventaja competitiva ha de ser más que simplemente suficiente; ha de ser *importante*. Cabe esperar ciertas variaciones en la fijación de precios y en la posición competitiva de los operadores de aeronaves (en particular, variaciones de costes), pero esto no justificaría automáticamente una exención. Una situación de desventaja competitiva importante requiere algo más que una pequeña diferencia en las condiciones de competencia. En cualquier caso, la aplicación del artículo 5, apartado 3, letra b), deberá realizarse caso por caso, teniendo en cuenta la ruta y si hay dos aeropuertos de la Unión situados en la misma zona de atracción.

**Ejemplo 3:** el operador de aeronaves **Y** solicita una exención temporal, en virtud del artículo 5, apartado 3, letra b), del Reglamento ReFuelEU Aviation, de la obligación de repostar cuando salga del aeropuerto de la Unión **A** (situado en una isla) hacia el aeropuerto de la Unión **B** (situado en el continente). La ruta es **B-A-B**. El aeropuerto **A** es predominantemente un destino de ocio y tiene dificultades estructurales de suministro de combustible, debido a sus características geográficas, que aumentan considerablemente los precios del combustible. **Y** tendrá que demostrar en su solicitud de exención que las condiciones del aeropuerto **A** lo colocan en una situación de desventaja competitiva importante en comparación con operadores aéreos que vuelan desde el mismo aeropuerto continental **B** al aeropuerto de la Unión **N**. En este ejemplo, **N** sería un aeropuerto de la Unión situado en la zona de atracción de **A** que ofrecería un destino de ocio similar a **A**.

- La desventaja competitiva del operador de aeronaves en el aeropuerto de la Unión para el que solicita una exención podría ser importante en comparación con otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares (por ejemplo, tamaño, ubicación dentro del Estado miembro o Estados miembros vecinos, modelo de negocio y composición del tráfico). Esta desventaja podría basarse en factores como unos costes de explotación más elevados (incluidas las tasas aeroportuarias y de asistencia en tierra), limitaciones de capacidad (por ejemplo, una capacidad de pista e infraestructuras limitadas) o la escasa accesibilidad del aeropuerto.

**Ejemplo 4:** el operador de aeronaves **Y** solicita una exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra b), en el aeropuerto de la Unión **A**, lo que constituye una desventaja competitiva importante en comparación con el aeropuerto de la Unión **B**, debido a los precios considerablemente superiores de los combustibles de aviación, los costes de explotación más elevados, la escasa accesibilidad y el menor atractivo de las instalaciones para los pasajeros. El hecho de que sea más probable que las compañías aéreas y los pasajeros prefieran el aeropuerto de la Unión **B** repercutirá en la capacidad del aeropuerto de la Unión **A** para atraer y retener tráfico.

Por lo tanto, en el contexto de una solicitud de exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra b), el operador de aeronaves tendrá que demostrar que el precio del combustible de aviación considerablemente más elevado en el aeropuerto de la Unión, que se debe a las características geográficas del aeropuerto y a las consiguientes dificultades de suministro de combustible, lo coloca en una situación de desventaja competitiva importante con respecto a otros operadores de aeronaves que operan en aeropuertos de la Unión de destino que pueden ser sustitutivos. En otras palabras, el operador de aeronaves solicitante debe demostrar que, a falta de una exención de la obligación prevista en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, perderá un tráfico de pasajeros importante en beneficio de otro operador de aeronaves que ofrezca un destino alternativo similar.

Debe tenerse en cuenta que estos ejemplos muestran circunstancias en las que podría concederse una exención, sin embargo, para que se acepte la exención, han de cumplirse todos los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 3, letra b). Esto significa que un operador de aeronaves no puede lograr que se acepte una solicitud de exención simplemente alegando que puede obtener un precio del combustible más competitivo en el aeropuerto A, que está más cerca de una refinería, que en el aeropuerto B, que se encuentra en una región montañosa. Todos los requisitos del artículo 5, apartado 3, letra b), deben probarse uno por uno.

#### 5.2.2.4. ¿Cómo puede justificar un operador de aeronaves su solicitud de exención?

En primer lugar, el operador de aeronaves debe demostrar que el aeropuerto de la Unión para el que se solicita la exención adolece de una dificultad estructural de suministro de combustible de aviación.

En segundo lugar, el operador de aeronaves debe demostrar que la dificultad de suministro se debe a sus características geográficas. La condición geográfica puede resultar evidente en el caso de algunas islas (por ejemplo, islas pequeñas sin conexiones ferroviarias o por carretera con el continente), pero seguiría siendo necesario demostrar que se cumplen los siguientes requisitos: i) una dificultad estructural de suministro de combustible y ii) una condición geográfica. Una solicitud de exención relativa a regiones remotas o montañosas debe explicarse en detalle (por ejemplo, por qué y cómo las características geográficas del aeropuerto provocan limitaciones de suministro de combustible). En la solicitud de exención también debe incluirse una descripción de las dificultades exactas de suministro de combustible. En otras palabras, la mera demostración de una condición geográfica no bastará para aceptar la solicitud de exención. También debe demostrarse la dificultad de suministro.

En tercer lugar, el operador de aeronaves debe demostrar la diferencia significativa en el precio medio del combustible para tipos similares de combustible de aviación entre otros aeropuertos de la Unión y el aeropuerto de la Unión para el que solicita una exención de la obligación de repostaje. El operador de aeronaves debe facilitar a la autoridad competente cualquier documento pertinente que obre en su poder para demostrar los precios del combustible significativamente superiores (por ejemplo, cotizaciones de precios del proveedor o proveedores de combustible en los diferentes aeropuertos de la Unión o los precios medios ofrecidos por plataformas especializadas). Para respaldar la evaluación podrían utilizarse los siguientes elementos:

- La comparación de precios entre combustibles de aviación similares. Esto significa, por ejemplo, que la comparación de los precios del queroseno y los combustibles de aviación sostenibles no constituiría una forma válida de demostrar la importante diferencia de precios. Los precios del queroseno deben compararse con los precios del queroseno, y las mezclas de combustibles de aviación sostenibles deben compararse con los precios de mezclas de combustibles de aviación sostenibles similares.
- La comparación de precios entre aeropuertos similares, entre otras cosas, en cuanto al tamaño, la ubicación (es decir, dentro del Estado miembro o Estados miembros vecinos), el modelo de negocio y la composición del tráfico. Los aeropuertos seleccionados para la comparación de precios proporcionarán los precios medios del mercado del combustible de aviación disponibles en esos aeropuertos de la Unión a fin de compararlos con los precios significativamente más elevados del aeropuerto de la Unión en el que se solicita la exención.
- La comparación de la diferencia significativa en los precios del combustible de aviación puede apoyarse en el análisis de costes o en el análisis del margen de beneficio de los operadores de aeronaves.
- Asimismo, esta diferencia significativa en los precios del combustible de aviación puede ser respaldada por un análisis de la oferta y la demanda que afecte a los precios (es decir, limitaciones de la oferta y cambios en la demanda, como las variaciones estacionales).

En cuarto lugar, el operador de aeronaves debe demostrar la situación de desventaja competitiva importante con respecto a otros operadores de aeronaves que vuelan a otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares. Por lo tanto, el operador de aeronaves tendrá que justificar su solicitud indicando otro u otros aeropuertos de destino competidores de la Unión, y demostrando de qué manera compite dicho aeropuerto de la Unión con el aeropuerto de la Unión para el que se solicita la exención, así como demostrando o bien una pérdida de pasajeros en beneficio de ese otro aeropuerto, o bien un riesgo previsible y no hipotético de que se produzca tal pérdida de pasajeros (que, en ambos casos, se demuestre sea «significativa»).

Se recomienda que las autoridades que evalúan las solicitudes conforme al artículo 5, apartado 3, letra b), del Reglamento ReFuelEU Aviation, se pongan en contacto con sus autoridades nacionales de competencia antes de decidir si aceptan o rechazan una solicitud. Esta cooperación debe abarcar concretamente la evaluación de los requisitos relativos a unos precios de combustible significativamente superiores a los precios aplicados en promedio en otros aeropuertos de la Unión y a una situación de desventaja competitiva importante en comparación con las condiciones del mercado existentes en otros aeropuertos de la Unión con características competitivas similares.

## 6. LA AUTORIDAD COMPETENTE A EFECTOS DEL ARTÍCULO 5 DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION

### 6.1. El papel de las autoridades a efectos del artículo 5, apartados 2 y 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation

El artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation permite a un operador de aeronaves no cumplir el requisito de repostaje establecido en el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento si ello está debidamente justificado por razones de cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad del combustible. Tales circunstancias deberán justificarse debidamente ante la autoridad o autoridades competentes a que se refiere el artículo 11, apartado 6, del Reglamento y ante la AESA, junto con una indicación de las rutas afectadas <sup>(40)</sup>.

El artículo 11, apartado 6, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que «el Estado miembro responsable cuya autoridad o autoridades competentes designadas [de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento] sean responsables de una determinada entidad gestora de un aeropuerto de la Unión, se determinará sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva del aeropuerto de la Unión».

Por lo tanto, a efectos del artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation, el operador de aeronaves debe notificar y justificar las razones de seguridad del combustible por las que no cumple la obligación de repostaje prevista en el artículo 5, apartado 1 (esto es, el 90 % del «combustible de aviación requerido anualmente» tanto para el vuelo como para el rodaje previo al despegue), e indicar también qué rutas se ven afectadas a la autoridad a que se refiere el artículo 11, apartado 6, del Reglamento. Se trata de la autoridad responsable de una determinada entidad gestora de un aeropuerto de la Unión, que, a su vez, se determina sobre la base de la jurisdicción territorial respectiva del aeropuerto.

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que las exenciones de la obligación de repostaje establecida en el artículo 5, apartado 1, podrán, en determinadas circunstancias, solicitarse anticipadamente a la autoridad o autoridades competentes a que se refiere el artículo 11, apartado 6, del Reglamento. Por lo tanto, a efectos del artículo 5, apartado 3, el operador de aeronaves debe solicitar a la autoridad responsable de un aeropuerto de la Unión en el que el operador de aeronaves alegue que no puede repostar que conceda o rechace posibles exenciones <sup>(41)</sup> en virtud de dicha disposición.

En conclusión, la autoridad competente para recibir las justificaciones retrospectivas de las cantidades no repostadas por razones de seguridad y las solicitudes anticipadas de exenciones de la obligación de repostaje es la autoridad competente del aeropuerto en el que no se realiza el repostaje. Esta autoridad puede ser distinta de la autoridad competente para imponer multas al operador de aeronaves.

### 6.2. ¿Quién es la autoridad competente para hacer cumplir la obligación de repostaje y para imponer multas?

El artículo 11, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que «los Estados miembros designarán a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de imponer multas a los operadores de aeronaves, las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación [...]».

Para facilitar la cooperación entre las autoridades competentes, así como para aumentar la transparencia y ofrecer un acceso más fácil a las partes interesadas, la Comisión publica en su sitio web una lista de las autoridades nacionales competentes designadas encargadas de aplicar y hacer cumplir el Reglamento <sup>(42)</sup>.

<sup>(40)</sup> El operador de aeronaves también debe incluir esa información en el informe a que se refiere el artículo 8 del Reglamento ReFuelEU Aviation (es decir, el informe anual), en el que notificará las cantidades de combustible asociadas por separado. Este informe debe presentarse a la autoridad designada con arreglo al artículo 11, apartado 5, del Reglamento. El informe (incluidas las cantidades abastecidas por razones de seguridad) debe presentarse a más tardar el 31 de marzo de cada año de notificación (notificación retrospectiva).

<sup>(41)</sup> Las solicitudes de exención para una ruta con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation, deben presentarse a la autoridad competente al menos tres meses antes de la fecha prevista de aplicación de la exención (solicitada con antelación).

<sup>(42)</sup> Véase la lista de autoridades competentes designadas en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation en el sitio web de la DG MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation\\_en?prefLang=es](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation_en?prefLang=es)).

El artículo 11, apartado 5, del Reglamento ReFuelEU Aviation dispone que la autoridad o autoridades designadas (véase el artículo 11, apartado 1, del Reglamento) responsables respecto de un determinado operador de aeronaves se determinan de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión <sup>(43)</sup>. Cuando un operador de aeronaves no se haya atribuido a un Estado miembro conforme al Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, se seguirán las normas establecidas en el artículo 18 bis, de la Directiva 2003/87/CE <sup>(44)</sup> a fin de determinar a qué autoridad debe asignarse el operador de aeronaves <sup>(45)</sup>. Estas normas contienen disposiciones que regulan la asignación de cada operador de aeronaves al Estado miembro responsable de su gestión. El objetivo de esta asignación es reducir la carga administrativa que soportan los operadores de aeronaves y los Estados miembros responsables de la ejecución del Reglamento ReFuelEU Aviation.

La autoridad o autoridades competentes responsables de la imposición de multas a los operadores de aeronaves (véase el artículo 12, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation) por incumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 5 de dicho Reglamento son la autoridad o autoridades designadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 11, apartados 1 y 5, del Reglamento. Esto significa que la autoridad o autoridades designadas únicamente deben imponer multas a los operadores de aeronaves que se les hayan asignado, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión o con las normas que figuran en el artículo 18 bis de la Directiva 2003/87/CE. Se trata de la misma autoridad o autoridades que recibirán los informes presentados por los operadores de aeronaves que se les han asignado (de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation) y, por tanto, las que tendrán acceso directo al contenido completo del informe anual que exponga si se han cumplido los umbrales establecidos en el artículo 5, apartado 1.

Dicha autoridad o autoridades designadas son responsables de la imposición de multas a sus operadores de aeronaves asignados, así como de su recaudación, aun cuando no se hayan alcanzado los umbrales establecidos en el artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation en aeropuertos de la Unión situados fuera de sus respectivos Estados miembros. De hecho, este incumplimiento no se vincula a ningún aeropuerto específico de la Unión, sino más bien a una obligación a escala de la UE de garantizar que su abastecimiento anual de combustibles de aviación cumpla los umbrales previstos en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento. Dicha autoridad o autoridades designadas dispondrán de la información necesaria sobre el combustible repostado por razones de seguridad del combustible, ya que ello forma parte de las obligaciones de notificación de los operadores de aeronaves con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra d), y al anexo II del Reglamento.

#### *Ejemplo 5: designación de la autoridad o las autoridades competentes*

El Estado miembro **A** designa a su Dirección General de la Aviación Civil («**A-DGAC**») como su autoridad competente con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation. El operador de aeronaves «**Y**» queda asignado al Estado miembro **A** en virtud del Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión. En este ejemplo, la **A-DGAC** será la autoridad competente responsable del cumplimiento y de la imposición de multas al operador de aeronaves «**Y**» de conformidad con el Reglamento ReFuelEU Aviation en caso de que dicho operador de aeronaves no cumpla sus obligaciones en virtud de su artículo 5.

#### *Ejemplo 6: ¿quién es la autoridad competente en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation y cuáles son las implicaciones con arreglo al artículo 8 del Reglamento?*

El operador de aeronaves **Y** presta servicios en una ruta entre los Estados miembros **A** y **B** y en una ruta desde el Estado miembro **B** hasta un tercer país. De conformidad con las normas del artículo 11, apartado 5, del Reglamento ReFuelEU Aviation, **Y** se asigna a las autoridades competentes del Estado miembro **A** (**A-DGAC**). **Y** se prepara para cumplir sus obligaciones anuales de notificación con arreglo al artículo 8 del Reglamento ReFuelEU Aviation (conforme a las pautas del anexo II del Reglamento) y prepara asimismo la información que debe facilitar de conformidad con el artículo 5, apartado 2. En este ejemplo, el operador de aeronaves tiene las siguientes obligaciones:

- 1) Del Estado miembro **A** al Estado miembro **B**: en este ejemplo, **Y** cumple el requisito de repostaje del 90 % (véase el artículo 5, apartado 1, del Reglamento) en el aeropuerto de salida de la Unión del Estado miembro **A**. **Y** debe notificar a la **A-DGAC** dado que es un operador asignado al Estado miembro **A**. También debe notificar a la AESA a fin de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento.
- 2) Del Estado miembro **B** a un tercer país: tras evaluar sus obligaciones de repostaje anuales, **Y** se da cuenta de que se sitúa por debajo del umbral del 90 % establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation en el aeropuerto de salida de la Unión del Estado miembro **B**. Sin embargo, en opinión de **Y**, no alcanzar este umbral está justificado por razones de seguridad del combustible de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento.

<sup>(43)</sup> Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador (DO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

<sup>(44)</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

<sup>(45)</sup> La lista de operadores de aeronaves incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation publicada en el sitio web de la DG MOVE indica la autoridad a la que está asignado cada operador de aeronaves.

En este ejemplo, **Y** tendría una **doble obligación**: i) debe justificar debidamente ante la autoridad competente del Estado miembro **B** (cuando se produzca un incumplimiento del requisito de repostaje) por qué no cumple dicho requisito; y ii) notificar las cantidades no repostadas así como las justificaciones pertinentes a la **A-DGAC** y a la AESA, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

→ Siguiendo con este ejemplo, la **A-DGAC** es la autoridad competente asignada a **Y**. Como se ha explicado, esta es, por tanto, la receptora de las obligaciones de notificación con arreglo al artículo 8, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, que ha de satisfacer este operador de aeronaves. La **A-DGAC** es también la autoridad competente para imponer multas a **Y** por incumplimiento del artículo 5, apartado 1, del Reglamento, si la **A-DGAC** constata que se ha producido un incumplimiento en el aeropuerto de salida de la Unión del Estado miembro **B** tras evaluar el informe y consultar a la autoridad competente de **B** (cuando proceda).

*Ejemplo 7: ¿quién es la autoridad competente con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation?*

El operador de aeronaves **Y** sale de un aeropuerto de la Unión situado en la capital del Estado miembro **B**, vuela a un aeropuerto de la Unión situado en una isla del Estado miembro **C** y, a continuación, regresa a la capital del Estado miembro **B** (ruta **B-C-B**). En este ejemplo, **Y** determina que debe solicitar una exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento ReFuelEU Aviation para la ruta **C-B**, ya que en el Estado miembro **C** el suministro de combustible no está garantizado durante la temporada alta, lo que conlleva unos tiempos de escala poco razonables. El operador de aeronaves ha evaluado los requisitos necesarios con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra a), y entiende que se han cumplido. **Y** debe solicitar la exención a la autoridad competente del Estado miembro **C** (es decir, la autoridad competente del Estado miembro del aeropuerto de la Unión en el que el operador de aeronaves tenga la intención de no repostar).

Cuando se solicite una exención con arreglo al artículo 5, apartado 3, letras a) o b), del Reglamento **para vuelos triangulares**, la solicitud deberá presentarse ante la autoridad competente del aeropuerto en el que el operador de aeronaves no pueda repostar.

*Ejemplo 8: autoridades competentes en caso de vuelos triangulares*

En la ruta **A-B-C-D-A**, el operador de aeronaves **Y** no puede repostar en los aeropuertos de la Unión **B** y **D** por razones justificadas en el artículo 5, apartado 3, letras a) o b). El operador de aeronaves **Y** debe solicitar i) una exención a la autoridad competente del aeropuerto de la Unión **B** para la ruta **B-C**, y ii) otra exención a la autoridad competente del aeropuerto de la Unión **D** para la ruta **D-A**.

## 7. COOPERACIÓN ENTRE AUTORIDADES

El artículo 11, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que «[l]a Comisión, la Agencia [la AESA] y las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán e intercambiarán toda la información pertinente para garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos del presente Reglamento».

Asimismo, el artículo 11, apartado 3, del Reglamento exige a las autoridades competentes de los Estados miembros que cooperen e intercambien toda la información pertinente para garantizar la aplicación y el cumplimiento efectivos del Reglamento. Esto incluye las posibles exenciones que puedan haberse concedido en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation. Las autoridades competentes, a fin de garantizar una aplicación coherente del artículo 5 del Reglamento, también deben cooperar e intercambiar información con la AESA y la Comisión. Esta cooperación forma parte de las responsabilidades de las autoridades competentes, pero la Comisión y la AESA pueden facilitarla.

La autoridad o autoridades designadas deben disponer del marco jurídico y administrativo necesario a escala nacional para garantizar la recaudación de las multas, de conformidad con el artículo 12, apartado 9, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

La información recibida en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation por la autoridad competente de conformidad con su artículo 11, apartado 6, se utilizará si es necesaria la cooperación entre autoridades en el contexto, por ejemplo, de la revisión de un informe anual o de la adopción de una decisión sobre la imposición de una multa. La autoridad responsable de la imposición de multas podrá solicitar la opinión de la autoridad en caso de que no se haya alcanzado el umbral de repostaje establecido en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento por motivos de cumplimiento de las normas en materia de seguridad del combustible.

## 8. ACERCA DEL PROCESO PARA SOLICITAR UNA EXENCIÓN CON ARREGLO AL ARTÍCULO 5, APARTADO 3, LETRAS A) O B), DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION Y LA FUNCIÓN DE LA COMISIÓN

### 8.1. Duración y prórroga de la exención

El artículo 5, apartado 5, del Reglamento ReFuelEU Aviation dispone que la exención o exenciones concedidas por la autoridad competente tienen un período de validez limitado que no puede exceder de un año. Por consiguiente, la autoridad competente debe especificar, en la decisión por la que concede una exención, de conformidad con el artículo 5, apartado 3, letras a) o b), del Reglamento, la duración exacta de la exención. Esta duración puede coincidir con el tiempo durante el que persista el factor que impide el abastecimiento de combustible en el aeropuerto, pero no podrá superar el límite de un año.

La autoridad competente puede, a petición del operador de aeronaves, revisar la exención antes de que expire. Toda solicitud de prórroga debe presentarse al menos tres meses antes de la fecha de expiración de la exención.

#### *Ejemplo 9: Duración de la exención*

El operador de aeronaves Y puede necesitar beneficiarse de una exención en un pequeño aeropuerto congestionado de la Unión situado en una isla durante el período de programación de verano, ya que se trata del período de mayor actividad del año. Sin embargo, puede que en la isla en cuestión no sea necesaria una exención durante el período de programación de invierno. La autoridad competente evaluará si se cumplen los requisitos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation y concederá la exención mientras duren los problemas detectados que justifiquen las exenciones y, en cualquier caso, por un período no superior a un año.

### 8.2. ¿Cuándo debe presentarse la solicitud a la autoridad competente?

El operador de aeronaves debe presentar su solicitud a la autoridad competente al menos tres meses antes de la fecha prevista de aplicación de la exención (artículo 5, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation). Las exenciones pueden solicitarse en diferentes momentos del año. La autoridad competente solo podrá conceder la exención si se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 3, letras a) o b), y si la solicitud está debidamente justificada. La autoridad competente debe tomar una decisión sobre la solicitud sin dilaciones indebidas y, a más tardar, un mes antes de la fecha de aplicación de la exención prevista, de conformidad con el artículo 5, apartado 5, del Reglamento.

### 8.3. La autoridad competente puede solicitar información adicional

El artículo 5, apartado 4, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que, al evaluar las solicitudes de exenciones con arreglo su artículo 5, apartado 3, letras a) o b), la autoridad competente podrá solicitar información adicional al operador de aeronaves, además de las justificaciones que este ya haya presentado. La autoridad competente determina qué información necesita para poder evaluar la solicitud de exención.

Si la autoridad competente solicita información adicional, se suspende el plazo para que esta adopte una decisión hasta que el operador de aeronaves haya facilitado la información completa.

### 8.4. La decisión de la autoridad competente (artículo 5, apartado 6, del Reglamento ReFuelEU Aviation)

La autoridad competente deberá adoptar la decisión de aceptar o rechazar una primera solicitud de exención presentada por un operador de aeronaves con arreglo al artículo 5, apartado 3, letras a) o b), del Reglamento ReFuelEU Aviation. El operador de aeronaves no puede considerar que la no adopción de una decisión dentro de los plazos establecidos en el artículo 5, apartado 5, del Reglamento constituya una decisión por la que se autorice la exención solicitada.

La no adopción de una decisión sobre las solicitudes de prórroga a más tardar un mes antes de la expiración de la exención concedida anteriormente se considerará una decisión por la que se autoriza que siga aplicándose la exención cuya prórroga se ha solicitado. Este será el caso si el operador de aeronaves ha respaldado su solicitud de prórroga con una justificación detallada y adecuada al menos tres meses antes de la expiración de la exención.

### 8.5. ¿Cuándo empieza a aplicarse la decisión nacional?

El artículo 5, apartado 7, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece que el operador de aeronaves tiene derecho a recurrir una decisión de la autoridad competente que deniegue una solicitud de exención. En caso de recurso, de acuerdo con la autonomía procesal de los Estados miembros, se aplicarán los procedimientos nacionales pertinentes y se determinará si la decisión nacional recurrida debe suspenderse o no.

### 8.6. Función de la Comisión

#### 8.6.1. *Publicación de la lista de exenciones*

Las autoridades competentes deben notificar a la Comisión la lista de exenciones autorizadas y rechazadas. La lista irá acompañada de la justificación y la valoración según la cual se ha aceptado o denegado la solicitud de exención (artículo 5, apartado 8, del Reglamento ReFuelEU Aviation). Este ejercicio puede llevarse a cabo por bloques de categorías (por ejemplo, no se ha conseguido demostrar uno de los requisitos o se han incumplido los plazos).

De conformidad con el artículo 5, apartado 8, la Comisión debe publicar la lista de exenciones autorizadas y actualizarla al menos una vez al año.

#### 8.6.2. *Acerca de las reclamaciones relativas a las exenciones concedidas*

De conformidad con el artículo 5, apartados 9 y 10, y el artículo 16, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation, la Comisión puede adoptar actos de ejecución solicitando a la autoridad o autoridades competentes que adopten una decisión por la que se derogue una determinada exención a partir del inicio del siguiente período de programación de horarios.

En los casos en que el período de programación comience menos de dos meses después de la publicación de la decisión de la autoridad competente por la que se deroga la exención, esa decisión solo se aplicará a partir del inicio de la siguiente estación de programación <sup>(46)</sup>.

La Comisión puede decidir actuar por iniciativa propia o tras haber evaluado una reclamación escrita sobre una exención concedida presentada por:

- un Estado miembro,
- un operador de aeronaves,
- la entidad gestora del aeropuerto de la Unión de que se trate,
- un proveedor de combustible de aviación.

Con el fin de facilitar la evaluación del asunto por parte de la Comisión y decidir si debe adoptarse un acto de ejecución para solicitar la derogación de la exención concedida, la Comisión puede solicitar toda la información necesaria a los Estados miembros y a los operadores de aeronaves. El artículo 5, apartado 10, del Reglamento ReFuelEU Aviation exige a los Estados miembros y a los operadores de aeronaves que faciliten la información sin demora indebida, y los Estados miembros deben facilitar la provisión de información por parte de los operadores de aeronaves.

---

<sup>(46)</sup> Artículo 2, letra d), del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1): «período de programación de horarios»: la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas».