

Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation»)

2021/0205(COD) - 14/07/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : garantir des conditions de concurrence équitables pour un transport aérien durable, en ce qui concerne l'utilisation du carburant pour l'aviation à faible teneur en carbone (Initiative RefuelEU).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le développement durable du transport aérien passe par la mise en place de mesures visant à réduire les émissions de carbone des avions au départ des aéroports de l'Union. Ces mesures devraient contribuer à atteindre les objectifs climatiques de l'Union d'ici 2030 et 2050.

Les variations des prix du carburant peuvent affecter de manière significative les performances économiques des exploitants d'aéronefs et avoir un impact négatif sur la concurrence sur le marché. Des pratiques répandues en Europe telles que le «fuel tankering» qui consiste à surcharger les réservoirs des appareils pour éviter de faire le plein là où il coûte le plus cher, entraînent une consommation de carburant plus élevée que nécessaire, et donc des émissions plus importantes, et portent atteinte à la concurrence sur le marché du transport aérien de l'Union.

Il est essentiel de fixer des règles harmonisées dans l'ensemble du marché intérieur de l'UE, s'appliquant directement et de manière uniforme aux acteurs du marché de l'aviation, d'une part, et aux acteurs du marché des carburants pour l'aviation, d'autre part.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La « [loi européenne sur le climat](#) » a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet « **Ajustement à l'objectif 55** » de sorte à permettre à l'Union de **réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990**. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030, et tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

CONTENU : dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», la proposition de la Commission définit **un cadre permettant de rétablir et de préserver des conditions de concurrence équitables** sur le marché du transport aérien en ce qui concerne l'utilisation des carburants pour l'aviation. Ce cadre devrait empêcher l'adoption d'exigences divergentes dans l'ensemble de l'UE qui exacerberaient les pratiques de surcharge en carburant, faussant la concurrence entre les exploitants d'aéronefs ou désavantageant certains aéroports par rapport à d'autres.

La proposition vise à soutenir une **transition rapide des carburants fossiles vers des carburants durables dans le transport aérien**, rendant ce dernier plus écologique. Plus précisément, elle :

- établit des **règles harmonisées** visant à maintenir des conditions de concurrence équitables sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union et à faire en sorte que des niveaux croissants de carburants durables pour l'aviation soient mis à disposition dans les aéroports de l'UE et à ce que ces carburants soient embarqués par toutes les compagnies aériennes;

- oblige les fournisseurs de carburant d'aviation à veiller à ce que tout le carburant pour l'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union contienne **une part minimale de carburant pour l'aviation durable, y compris une part minimale de carburant de synthèse**. Les carburants de synthèse peuvent permettre de réduire les émissions de 85% ou plus par rapport aux carburants fossiles. Lorsqu'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capturé directement dans l'air, les économies d'émissions peuvent atteindre 100%;

- oblige les exploitants d'aéronefs à veiller à ce que la quantité annuelle de carburant transportée dans un aéroport de l'Union donné représente **au moins 90% du carburant pour l'aviation annuel requis**;

- oblige les aéroports de l'Union à faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs aux carburants pour l'aviation contenant des parts de carburants durables et à fournir l'infrastructure nécessaire à la livraison, au stockage et au transport de ces carburants;

- fixe une **période transitoire de 5 ans** pendant laquelle les fournisseurs de carburant pour l'aviation peuvent fournir la part minimale de carburant durable en tant que moyenne de tout le carburant qu'ils ont fourni dans les aéroports de l'Union pour la période de déclaration;

- définit, dans une annexe, les parts minimales de carburant durable pour l'aviation, y compris les parts minimales de carburant de synthèse, du carburant à fournir.

Surveillance et rapports

Le règlement proposé comprend des systèmes de suivi, d'établissement de rapports et de vérification qui permettent de s'assurer qu'il est correctement mis en œuvre. En particulier, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant seront tenus de faire rapport chaque année. En outre, chaque année, l'AESA fera rapport à la Commission, notamment sur la conformité des opérateurs économiques et sur l'état des marchés de l'aviation et des carburants d'aviation durables.

Enfin, la Commission ferait rapport au Parlement européen et au Conseil, au moins tous les cinq ans après la date d'application du règlement, sur l'évolution du marché des carburants d'aviation et son impact sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union.