

Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation»)

2021/0205(COD) - 07/07/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 334 voix pour, 95 contre et 153 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements adoptés en plénière portent sur les points suivants :

Objet

La proposition à l'examen fait partie du paquet «Ajustement à l'objectif 55» et vise à **accroître la part de carburants durables** utilisés par les compagnies aériennes et les aéroports de l'UE afin de réduire les émissions dans le domaine de l'aviation et de garantir la neutralité carbone de l'Europe d'ici à 2050. Le règlement devrait s'appliquer aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union ou, le cas échéant, aux entités gestionnaires d'aéroports et aux fournisseurs de carburant d'aviation.

L'«exploitant d'aéronef» a été défini comme une personne ayant assuré au moins 52 opérations de transport aérien commercial au départ d'aéroports de l'Union pendant la période de déclaration.

Intégration accélérée des carburants durables

Les députés ont **revu à la hausse** la proposition initiale de la Commission concernant **la part minimum de carburants renouvelables** devant être mis à disposition dans les aéroports de l'UE. À partir de 2025, cette part minimale en volume devrait être de **2%** (dont une part minimale de 0,04 % de carburants de synthèse) avant d'atteindre 6% en 2030, 20% en 2035, 37% en 2040, 54% en 2040 et **85% en 2050** (dont une part minimale de 50% de carburants de synthèse). La Commission avait proposé 32% pour 2040, 38% pour 2045 et 63% pour 2050.

Lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation n'a pas fourni les parts minimales de carburants durables pour une période de déclaration donnée, il devrait rendre compte de ce déficit, ainsi que des raisons qui l'expliquent, à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Lorsque la Commission juge que ce déficit ne s'explique pas par un manque de disponibilité des ressources, le fournisseur de carburant devrait tout mettre en œuvre pour au moins compenser ce déficit au cours de la période de déclaration suivante.

Définition plus large des carburants durables

Le Parlement a modifié la proposition de définition concernant les carburants durables pour l'aviation, un terme qui couvre les carburants de synthèse ou certains biocarburants issus de résidus agricoles et sylvicoles, d'algues, de biomasse ou d'huile de cuisson usagée.

Les députés ont ajouté à cette définition les carburants liquides et gazeux produits à partir de gaz issus du traitement des déchets et de gaz d'échappement d'origine non renouvelable qui découlent inévitablement et involontairement de processus de production dans des installations industrielles. **Jusqu'au 31 décembre 2034**, les carburants durables d'aviation pourraient aussi comprendre les biocarburants qui

satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et qui sont certifiés conformément à ladite directive.

Toutefois, les députés **ont exclu** les carburants fabriqués à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, de cultures intermédiaires, de distillat d'acide gras de palme et de toutes les matières issues de la palme et du soja, ainsi que des pâtes de neutralisation et de leurs dérivés.

Inclusion de l'électricité renouvelable et de l'hydrogène dans le bouquet énergétique durable

Les députés estiment que d'autres carburants durables d'aviation, comme l'utilisation de l'électricité ou d'hydrogène, qui sont des technologies très prometteuses, devraient contribuer progressivement à la décarbonation du transport aérien, en commençant par les vols court-courriers.

Lorsque les aéronefs à moteur électrique ou à hydrogène seront matures et disponibles sur le marché, les aéroports couverts par le règlement devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour **faciliter la mise en place d'infrastructures adaptées pour le ravitaillement en hydrogène et la recharge électrique des aéronefs**, conformément au plan de déploiement prévu dans les cadres d'action nationaux qu'institue la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Fonds pour l'aviation durable

Le Parlement a proposé la création d'un fonds pour l'aviation durable **de 2023 à 2050** afin d'accélérer la décarbonation dans le secteur et soutenir les investissements dans les carburants durables, les technologies innovantes de propulsion d'aéronefs, la recherche de nouveaux moteurs et la technologie de captage direct dans l'air. Le Fonds ferait partie intégrante du budget de l'Union et son budget serait établi dans les limites du cadre financier pluriannuel. Les **recettes générées par les sanctions** prévues par le règlement seraient allouées au Fonds.

Système d'étiquetage de l'Union pour les performances environnementales de l'aviation

Afin de promouvoir davantage la décarbonation du secteur de l'aviation et d'accroître la transparence de l'information des consommateurs sur les performances environnementales des exploitants d'aéronefs, le Parlement a proposé que la Commission crée un système complet d'étiquetage **d'ici à 2024** pour ce qui concerne les performances environnementales des aéronefs, des compagnies aériennes et des vols commerciaux, système qui serait élaboré et mis en œuvre par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA).

Mécanisme de flexibilité des carburants durables d'aviation

Le Parlement a proposé de mettre en place un mécanisme de flexibilité, **assorti d'une période transitoire de dix ans** à compter de la date d'application du règlement afin de laisser aux fournisseurs de carburants et aux exploitants d'aéronefs un délai raisonnable pour organiser la distribution et l'utilisation de carburants durables d'aviation d'une manière rentable dans les aéroports de l'Union de leur choix et proportionnellement à leurs besoins. Ce mécanisme de flexibilité contribuerait également à **préserver la connectivité aérienne**, en évitant que les régions européennes moins connectées disposant de moins de modes de transport de substitution ne soient touchées de manière disproportionnée.

Au cours de la période transitoire, la Commission examinerait régulièrement l'intégrité et la transparence du marché des carburants durables d'aviation. Elle devrait analyser en particulier le fonctionnement du marché, notamment en ce qui concerne sa volatilité, les évolutions inhabituelles des prix ou les comportements de négociation des participants au marché qui pourraient indiquer un éventuel comportement monopolistique.

