

Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation»)

2021/0205(COD) - 13/09/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 518 voix pour, 97 contre et 8 abstentions, une résolution législative sur 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objet et champ d'application

L'initiative «ReFuelEU Aviation » fait partie du paquet législatif «Fit for 55», le plan de l'UE visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et à garantir que l'UE devienne neutre sur le plan climatique d'ici 2050.

Le règlement établit des règles harmonisées visant à **encourager le secteur de l'aviation à utiliser des carburants d'aviation durables** (CAD) afin de réduire les émissions du secteur. Il s'appliquera aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union et à leurs entités gestionnaires d'aéroports de l'Union respectives, et aux fournisseurs de carburant d'aviation. Il ne s'appliquera qu'aux opérations de transport aérien commercial.

Intégration accélérée des carburants d'aviation durables

Les députés ont fixé un **calendrier ambitieux** concernant la part minimum de carburants durables devant être mis à disposition dans les aéroports de l'UE. À partir de 2025, cette part minimale en volume devra être de 2% avant d'atteindre 6% en 2030, 20% en 2035, 34% en 2040, 42% en 2045 et **70% en 2050**. En outre, une proportion spécifique du mélange de carburants devra inclure des carburants de synthèse (1,2% en 2030, 2% en 2032, 15% en 2035 et atteignant progressivement 35% en 2050).

Définition plus large des carburants durables pour l'aviation

Le Parlement a modifié la proposition de définition concernant les carburants durables pour l'aviation, un terme qui couvre les carburants de synthèse pour l'aviation, des biocarburants d'aviation, ou des carburants d'aviation à base de carbone recyclé.

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.

Le texte amendé inclut également **l'hydrogène renouvelable** au mélange de carburants durables, une technologie prometteuse qui pourrait progressivement contribuer à la décarbonation du transport aérien, en commençant par les vols court-courriers.

Promotion de l'approvisionnement en hydrogène et en électricité dans les aéroports de l'Union

Les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, les fournisseurs de carburant d'aviation et les prestataires de services d'assistance «carburant», devront coopérer et s'efforcer de **faciliter l'accès des exploitants**

d'aéronefs à l'hydrogène ou à l'électricité utilisés principalement pour la propulsion des aéronefs et de fournir l'infrastructure et les services nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de cet hydrogène ou de cette électricité pour ravitailler ou recharger des aéronefs conformément aux cadres d'action nationaux pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, le cas échéant.

Système de labellisation environnementale

Un système volontaire de labellisation environnementale permettant de mesurer la performance environnementale des vols sera établi. Cet écolabel indiquera **l'empreinte carbone d'un vol par passager et l'économie de carbone attendue par kilomètre**. Il permettra aux passagers de comparer les performances environnementales des vols opérés par différentes compagnies aériennes sur un même itinéraire. Les labels seront valables pour une période limitée ne dépassant pas un an.

Lorsque l'exploitant d'aéronef ne fournit pas toutes les informations dont l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a besoin pour délivrer le label demandé, l'Agence rejettera la demande. L'Agence examinera périodiquement si les facteurs sur la base desquels un label a été délivré pour chaque vol ou série de vols assurés dans les mêmes conditions ont changé. Si l'Agence conclut qu'un label n'est plus approprié, elle retirera le label existant ou en délivrera un nouveau après avoir donné à l'exploitant la possibilité d'être entendu.

Au plus tard le 1er juillet 2027, la Commission recensera et évaluera les évolutions du fonctionnement du système de labellisation.

Mécanisme de flexibilité

Le règlement prévoit de mettre au point et d'appliquer un mécanisme de flexibilité afin de laisser à l'industrie des CAD **un délai d'exécution de 10 ans** (du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2034), pour développer les capacités de production et d'approvisionnement en conséquence et de permettre aux fournisseurs de carburant d'aviation de remplir leurs obligations de la manière la plus rentable possible, ainsi que de permettre aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, aux fournisseurs de carburant d'aviation et aux exploitants d'aéronefs de réaliser les investissements technologiques et logistiques nécessaires.

Rapports et examen

Au plus tard le 1er janvier 2027 et ensuite tous les quatre ans, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du règlement.

Le rapport :

- contiendra une évaluation détaillée de l'évolution du marché des carburants d'aviation et de l'incidence de cette évolution sur le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation de l'Union, y compris sur la compétitivité et la connectivité, en particulier pour les îles et les territoires éloignés, et sur le rapport coût-efficacité des réductions des émissions sur l'ensemble du cycle de vie;
- évaluera les besoins en matière d'investissements, d'emploi et de formation, ainsi que de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD;
- fournira des informations sur les progrès technologiques en matière de recherche et d'innovation dans le secteur de l'aviation qui sont pertinents pour les CAD, y compris en ce qui concerne la réduction des émissions autres que de CO₂ ou les technologies de captage direct dans l'air;

- évaluera la nécessité éventuelle de revoir le champ d'application du règlement, la définition des CAD, les carburants admissibles et les parts minimales fixées, ainsi que le niveau des amendes;
- évaluera la possibilité d'élargir le champ d'application du règlement afin d'y inclure d'autres sources d'énergie et d'autres types de carburants de synthèse.