

Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation»)

2021/0205(COD) - 31/10/2023 - Acte final

OBJECTIF : préserver l'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien de l'Union tout en augmentant l'utilisation des carburants d'aviation durables (CAD).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation).

CONTENU : le règlement établit des **règles harmonisées concernant l'utilisation et la fourniture de carburants d'aviation durables** (CAD). L'objectif principal de l'initiative ReFuelEU Aviation, qui constitue un élément essentiel du paquet «Ajustement à l'objectif 55» de l'UE, est d'accroître à la fois la demande et l'offre de CAD, dont les émissions de CO sont inférieures à celles du kérosène fossile, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'UE.

Le règlement 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.

Le nouveau règlement comporte les principales dispositions suivantes.

Intégration accélérée des carburants d'aviation durables

À partir de 2025, la part minimale en volume de **carburants durables** devant être mis à disposition dans les aéroports de l'UE 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).

Obligation de ravitaillement incombant aux exploitants d'aéronefs

La quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef donné dans un aéroport de l'Union donné devra représenter **au moins 90% de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise**. L'objectif est d'éviter la pratique du suremport, qui entraîne des émissions plus importantes liées au poids supplémentaire. Un exploitant d'aéronef pourra descendre en dessous de ce seuil lorsque c'est nécessaire pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant. Dans ce cas, il devra justifier les raisons pour lesquelles il descend en dessous de ce seuil.

Les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union devront prendre toutes les mesures nécessaires pour **faciliter l'accès** des exploitants d'aéronefs à des carburants d'aviation contenant des parts minimales de CAD conformément au règlement.

Carburants durables pour l'aviation admissibles

Le règlement inclut parmi les carburants durables d'aviation et les carburants de synthèse pour l'aviation admissibles les carburants suivants: les biocarburants certifiés, les carburants renouvelables d'origine non biologique (y compris l'hydrogène renouvelable) et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé

conformes aux critères de durabilité et de réduction des émissions de la directive sur les énergies renouvelables (RED), jusqu'à un maximum de 70%, à l'exception des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, ainsi que les carburants d'aviation à faible intensité de carbone (y compris l'hydrogène bas carbone), qui peuvent être utilisés pour atteindre les parts minimales de CAD conformément au règlement.

Autorité compétente

Les États membres devront désigner l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire appliquer le règlement et d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs, aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et aux fournisseurs de carburants d'aviation. Les autorités compétentes devront exercer leurs tâches de supervision et de mise en application de manière impartiale et transparente et de façon indépendante par rapport aux exploitants d'aéronefs, aux fournisseurs de carburant d'aviation et aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union.

Le règlement contient des dispositions relatives à la **collecte de données** et aux **obligations de déclaration** incombant aux fournisseurs de carburants d'aviation et aux exploitants d'aéronefs, permettant de surveiller les effets du règlement sur la compétitivité des exploitants et des plateformes de l'UE.

Système d'étiquetage

Un système volontaire de labellisation environnementale permettant de **mesurer la performance environnementale des vols** est 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.

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 examens

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.

Le rapport évaluera également i) les besoins en matière d'investissements, d'emploi et de formation, ainsi que de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD; ii) la nécessité éventuelle de revoir le champ d'application du règlement, la définition des CAD, les carburants admissibles et les parts minimales fixées à l'annexe I, ainsi que le niveau des amendes.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20.11.2023.

APPLICATION : à partir du 1.1.2024 (à l'exception de certaines dispositions qui s'appliquent à partir du 1.1.2025).