



| Informations de base | |
|---|--------------------|
| 2021/0205(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement | Procédure terminée |
| Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation») Subject 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.60.05 Energies douces et renouvelables 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone Priorités législatives Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022 Déclaration commune 2023-24 | |

| Acteurs principaux | | | | |
|-------------------------------|---|--------------------|---|---------------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | | Rapporteur(e) | Date de nomination |
| | TRAN Transports et tourisme | | BAUZÁ DÍAZ José Ramón (Renew) | 29/10/2021 |
| | | | Rapporteur(e) fictif/fictive MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia (EPP) BERGKVIST Erik (S&D) CUFFE Ciarán (Greens /EFA) ZOTOWSKI Kosma (ECR) CAMPOMENOSI Marco (ID) DALY Clare (The Left) | |
| | Commission pour avis | | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
| | ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée) | | GONZÁLEZ CASARES Nicolás (S&D) | 16/09/2021 |
| | ITRE Industrie, recherche et énergie (Commission associée) | | PAULUS Jutta (Greens /EFA) | 30/09/2021 |
| Conseil de l'Union européenne | | | | |
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire | | |

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

| Date | Evénement | Référence | Résumé |
|------------|---|--|--------|
| 14/07/2021 | Publication de la proposition législative | COM(2021)0561  | Résumé |
| 13/09/2021 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 11/11/2021 | Annonce en plénière de la saisine des commissions associées | | |
| 27/06/2022 | Vote en commission, 1ère lecture | | |
| 28/06/2022 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A9-0199/2022 | |
| 07/07/2022 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T9-0297/2022 | Résumé |
| 07/07/2022 | Débat en plénière | CRE link | |
| 07/07/2022 | Dossier renvoyé à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles | CRE link | |
| 27/06/2023 | Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture | GEDA/A/(2023)003926 PE750.011 | |
| 12/09/2023 | Débat en plénière | CRE link | |
| 13/09/2023 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T9-0319/2023 | Résumé |
| 13/09/2023 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 09/10/2023 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 18/10/2023 | Signature de l'acte final | | |
| 31/10/2023 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

Informations techniques

| | |
|--|--|
| Référence de la procédure | 2021/0205(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Nature de la procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Règlement |
| Base juridique | Règlement du Parlement EP 57_o Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2 |
| Consultation obligatoire d'autres institutions | Comité économique et social européen Comité européen des régions |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | TRAN/9/06921 |

Portail de documentation

Parlement Européen




| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|------------------|------------|-----------|------|--------|
|------------------|------------|-----------|------|--------|

| | | | | |
|---|----------------------|------------------------------|------------|------------------------|
| Amendements déposés en commission | | PE704.798 | 06/02/2022 | |
| Projet de rapport de la commission | | PE704.884 | 11/02/2022 | |
| Amendements déposés en commission | | PE719.644 | 24/02/2022 | |
| Amendements déposés en commission | | PE719.777 | 24/02/2022 | |
| Amendements déposés en commission | | PE729.864 | 10/03/2022 | |
| Amendements déposés en commission | | PE729.873 | 11/03/2022 | |
| Avis de la commission | ITRE | PE704.620 | 21/04/2022 | |
| Avis de la commission | ENVI | PE703.205 | 02/05/2022 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A9-0199/2022 | 28/06/2022 | |
| Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique | | T9-0297/2022 | 07/07/2022 | Résumé |
| Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles | | PE750.011 | 16/06/2023 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T9-0319/2023 | 13/09/2023 | Résumé |

Conseil de l'Union

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--|-------------------------------------|------------|--------|
| Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel | GEDA/A/(2023)003926 | 16/06/2023 | |
| Projet d'acte final | 00029/2023/LEX | 18/10/2023 | |

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|--|------------|------------------------|
| Document de base législatif | COM(2021)0561  | 14/07/2021 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SWD(2021)0633  | 15/07/2021 | |
| Document annexé à la procédure | SWD(2021)0634  | 15/07/2021 | |
| Document annexé à la procédure | SEC(2021)0561 | 15/07/2021 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2023)525 | 19/12/2023 | |

Parlements nationaux

| Type de document | Parlement /Chambre | Référence | Date | Résumé |
|------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------|--------|
| Contribution | ES_PARLIAMENT | COM(2021)0561 | 04/11/2021 | |
| Contribution | ES_PARLIAMENT | SWD(2021)0634 | 04/11/2021 | |
| Contribution | ES_PARLIAMENT | SWD(2021)0633 | 04/11/2021 | |
| Contribution | CZ_SENATE | COM(2021)0561 | 15/11/2021 | |
| Avis motivé | IE_SENATE | PE700.512 | 20/12/2021 | |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|------------------|-----------|------|--------|
|--------------------|------------------|-----------|------|--------|

| | | | | |
|-----|--|--------------|------------|--|
| ESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES2594/2021 | 20/10/2021 | |
|-----|--|--------------|------------|--|

| Informations complémentaires | | |
|------------------------------|----------|------------|
| Source | Document | Date |
| Service de recherche du PE | Briefing | 31/01/2022 |

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

| Nom | Rôle | Commission | Date | Représentant(e)s d'intérêts |
|----------------------------|------------------------------|------------|------------|---|
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 27/04/2023 | Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 22/03/2023 | CEPSA |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 14/02/2023 | Deputy Permanent Representative of Belgium to the European Union |
| PAULUS Jutta | Rapporteur(e) | TRAN | 30/01/2023 | T&E |
| PAULUS Jutta | Rapporteur(e) | TRAN | 30/01/2023 | T&E |
| PAULUS Jutta | Rapporteur(e) pour avis | TRAN | 07/12/2022 | Sustainable Aviation Fuels Forum / Inventu |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 29/11/2022 | Airlines for Europe |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 24/11/2022 | ADS |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 22/11/2022 | Repsol, S.A. |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 17/11/2022 | Bureau Européen des Unions de Consommateurs |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 16/11/2022 | Airlines for Europe International Air Transport Association |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 15/11/2022 | Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 10/11/2022 | Aercap Holdings NV |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 09/11/2022 | Malta's Minister for Transport |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 08/11/2022 | Aena, S.M.E. S.A. |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 08/11/2022 | Exolum Corporation SA |
| BAUZÁ DÍAZ José Ramón | Rapporteur(e) | TRAN | 18/10/2022 | Total Energies |
| BERGKVIST Erik | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 27/09/2022 | Airbus |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 15/09/2022 | Aercap Holdings NV |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 14/09/2022 | ACI Europe |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 13/09/2022 | Neste Oyj |

| | | | | |
|----------------------------|--|------|------------|---|
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 08/09/2022 | Brussels Airlines SANV |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 07/09/2022 | International Air Transport Association |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 07/09/2022 | Infinium Operations, LLC |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 06/09/2022 | Qatar Airways Group Q.C.S.C. |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 30/08/2022 | Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 05/07/2022 | Airlines for Europe |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 05/07/2022 | Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 30/06/2022 | eFuel Alliance |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 28/06/2022 | DHL Group |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 22/06/2022 | Ryanair Holdings |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 09/06/2022 | International Council on Clean Transportation |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 08/06/2022 | TotalEnergies SE |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 08/06/2022 | Air France KLM |
| OETJEN Jan-Christoph | Rapporteur(e) | TRAN | 06/06/2022 | Airlines for Europe |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 24/05/2022 | Airports Council International - European Region |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 24/05/2022 | Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 24/05/2022 | Shell Companies |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 20/05/2022 | European Express Association |
| BILBAO BARANDICA Izaskun | Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis | ITRE | 18/05/2022 | Aena, S.M.E. S.A. |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 18/05/2022 | Advanced Biofuels Coalition |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 17/05/2022 | LanzaJet, Inc. |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 12/05/2022 | EWABA |
| CUFFE Ciarán | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 10/05/2022 | Airlines for Europe |
| GADE Søren | Rapporteur(e) | TRAN | 26/04/2022 | Nordic Electrofuel AS |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 23/03/2022 | Galp Energia, SGPS, SA |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 15/12/2021 | IBERDROLA |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 13/12/2021 | Repsol |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 02/12/2021 | LanzaTech EU B.V |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 01/12/2021 | SAFRAN |
| MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 30/11/2021 | Gevo, Inc. |
| MONTEIRO DE AGUIAR | | | | |

| | | | | |
|---------|------------------------------|------|------------|----------------|
| Cláudia | Rapporteur(e) fictif/fictive | TRAN | 18/11/2021 | Air France-KLM |
|---------|------------------------------|------|------------|----------------|

Autres membres

| Nom | Date | Représentant(e)s d'intérêts |
|------------------------------|------------|-----------------------------|
| ERTUG Ismail | 31/08/2022 | Brussels Airlines SA/NV |

| Acte final | |
|---|------------------------|
| Rectificatif à l'acte final 32023R2405R(01) JO L 000 26.02.2024, p. 0000 | |
| Règlement 2023/2405 JO L 000 31.10.2023, p. 0000 | Résumé |

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 fera 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.

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.

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 (AESA).

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.

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).