










Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement 2021/0205(COD)	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation») Sujet 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	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination	
	TRAN Transports et tourisme	 GADE Søren Rapporteur(e) fictif/fictive  MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia  BERGKVIST Erik  CUFFE Ciarán  LECHANTEUX Julie  ZŁOTOWSKI Kosma  DALY Clare		29/10/2021
Conseil de l'Union européenne Commission européenne	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination	
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	 GONZÁLEZ CASARES Nicolás		16/09/2021
	ITRE Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	 PAULUS Jutta		30/09/2021
	DG de la Commission Action pour le climat	Commissaire TIMMERMANS Frans		

Événements clés

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	Débat en plénière		
07/07/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0297/2022	Résumé
07/07/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente		

Informations techniques

Référence de procédure	2021/0205(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2; Règlement du Parlement EP 57
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Étape de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/06921

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2021)0561	14/07/2021	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2021)0561	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0633	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0634	15/07/2021	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2594/2021	20/10/2021	ESC	
Avis motivé	IE_SENATE	PE700.512	20/12/2021	NP	
Projet de rapport de la commission		PE704.884	11/02/2022	EP	
Amendements déposés en commission		PE729.864	10/03/2022	EP	
Amendements déposés en commission		PE729.873	11/03/2022	EP	
Avis de la commission		PE704.620	21/04/2022	EP	

Avis de la commission	ENVI	PE703.205	02/05/2022	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0199/2022	28/06/2022	EP	
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		T9-0297/2022	07/07/2022	EP	Résumé

Informations complémentaires					
Document de recherche	Briefing		31/01/2022		

Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation»)

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.

Carburants d'aviation durables («ReFuelEU Aviation»)

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 2045 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 déchetés 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 de graine 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 quinquennaux. 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'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.

Transparence				
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	26/04/2022	Nordic Electrofuel AS
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	10/05/2022	Airlines for Europe
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	17/05/2022	LanzaJet, Inc.
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
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	20/05/2022	European Express Association
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	24/05/2022	Shell Companies
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/05/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/05/2022	Airports Council International - European Region
OETJEN Jan-Christoph	Rapporteur(e)	TRAN	06/06/2022	Airlines for Europe
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	08/06/2022	TotalEnergies SE
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	08/06/2022	Air France KLM
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	09/06/2022	International Council on Clean Transportation
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	28/06/2022	Deutsche Post DHL Group
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/06/2022	eFuel Alliance
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	05/07/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	05/07/2022	Airlines for Europe
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/08/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	07/09/2022	Infinium Operations, LLC
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	08/09/2022	Brussels Airlines SA/NV
GADE Søren	Rapporteur(e)	TRAN	15/09/2022	Aercap Holdings NV

