

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> juin 2022  
(OR. fr, en)

8859/22

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2021/0205(COD)

---

---

TRANS 270  
AVIATION 81  
ENV 405  
ENER 159  
IND 152  
COMPET 307  
ECO 36  
RECH 224  
CODEC 640  
CLIMA 198  
RELEX 612  
IA 64

## RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Objet:	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 - "ReFuel Aviation" <ul style="list-style-type: none"><li>• Orientation générale</li></ul>

---

## I. INTRODUCTION

1. Le 14 juillet 2021, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55", une proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable<sup>1</sup> ("RefuelEU Aviation").

---

<sup>1</sup> ST 10884/21 REV1 + ADD1-3.

2. Le rôle des carburants durables d'aviation ("CDA") sera essentiel afin que le secteur du transport aérien réduise son empreinte carbone dès 2025. Il est toutefois à noter que leur utilisation est actuellement négligeable, faute de production suffisante. L'objectif principal de la proposition est d'augmenter à la fois la demande et l'offre de CDA, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'Union. Les principales dispositions de la proposition portent sur les aspects suivants:
- (i) l'obligation pour les fournisseurs de carburant d'aviation de veiller à ce que tout le carburant mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union contienne une part minimale de CDA à partir de 2025 et, à partir de 2030, une part minimale de carburants de synthèse, avec une augmentation progressive de ces parts jusqu'en 2050 ("mandat et sous-mandat d'incorporation");
  - (ii) l'établissement d'une période transitoire au cours de laquelle un fournisseur de carburant peut atteindre le mandat d'incorporation de CDA sous la forme d'une moyenne pondérée des quantités qu'il a fournies dans l'Union;
  - (iii) l'obligation pour les exploitants d'aéronefs de veiller à ce que la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée dans un aéroport de l'Union donné représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, afin de lutter contre le sur-empport;
  - (iv) les obligations de déclaration pour les fournisseurs de carburant et les exploitants d'aéronefs;
  - (v) les règles relatives aux autorités compétentes, à désigner par les États membres pour faire respecter le présent règlement, et les règles relatives aux amendes.

## II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

3. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission responsable de cette proposition et M. Søren GADE (DK, RENEW) comme rapporteur. Le Parlement européen devrait adopter sa position en plénière durant le mois de juillet 2022.
4. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition susmentionnée le 20 octobre 2021, tandis que le Comité européen des régions n'a adopté aucun avis.
5. Le Parlement espagnol, le Sénat du Parlement de la République tchèque et le Comité parlementaire mixte des transports et des communications de la République d'Irlande ont adopté des avis sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

## III. ÉTAT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

6. Le 19 juillet 2021, le groupe "Aviation" a commencé ses travaux par une présentation générale de la proposition. L'analyse d'impact réalisée par la Commission<sup>2</sup> a été examinée en groupe aviation le 2 septembre 2021. Ce dossier a été constamment à l'ordre du jour des travaux du groupe depuis lors. Le Service juridique du Conseil a rendu un avis écrit sur l'article 11, paragraphe 7, de la proposition concernant l'affectation des recettes tirées des amendes appliquées aux opérateurs en cas de violation du règlement<sup>3</sup>.
7. Le Conseil TTE des ministres des transports a tenu, lors de sa réunion du 9 décembre 2021, un débat d'orientation sur le dossier, visant à guider la suite des travaux au sein des instances préparatoires. À cette occasion, une majorité d'États membres ont notamment fait part de leur préoccupation sur les effets cumulés des propositions du paquet "Ajustement à l'objectif 55" sur la compétitivité du secteur et sur la connectivité aérienne de l'Union.

---

<sup>2</sup> ST10884/21 ADD2.

<sup>3</sup> ST 8727/22.

8. Un débat s'est également tenu au sein du Comité des représentants permanents le 6 avril 2022 avec l'objectif d'approfondir la discussion et de recevoir les orientations des délégations relatives aux deux aspects suivants : i) le champ des carburants éligibles au regard des ressources disponibles, et sa capacité à permettre d'atteindre les cibles du mandat d'incorporation de CDA ainsi que celles du sous-mandat relatif aux carburants de synthèse; ii) le niveau des cibles du mandat d'incorporation de CDA et du sous-mandat relatif aux carburants de synthèse, au regard des capacités de productions prévisionnelles.
9. Lors de ses réunions des 20 et 25 mai et du 1 juin, le Comité des représentants permanents a approfondi l'examen du texte ce qui a permis d'identifier les tous derniers points faisant encore débat parmi les États membres. Il s'agissait de:
- a) la définition des carburants éligibles;
  - b) la possibilité laissée aux États-membres, pendant une période limitée et de manière encadrée, d'introduire une part minimale complémentaire de carburant de synthèse dans certains de leurs aéroports;
  - c) des exemptions à la limitation du sur-empport dans des cas très particuliers.

Des amendements ont été apportés sur ces trois points pour tenir compte des préoccupations exprimées par les États membres, et intégrés dans le texte qui figure dans l'annexe de la présente note, en vue d'une orientation générale.

#### IV. CONCLUSION

10. Au vu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une orientation générale sur la proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable.

**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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>4</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>5</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Au cours des dernières décennies, le transport aérien a joué un rôle essentiel dans l'économie de l'Union et dans la vie quotidienne des citoyens de l'Union, s'agissant de l'un des secteurs les plus performants et les plus dynamiques de l'économie de l'Union. Il est un puissant moteur pour la croissance économique, l'emploi, le commerce et le tourisme, ainsi que pour la connectivité et la mobilité tant des entreprises que des citoyens, en particulier au sein du marché intérieur de l'aviation de l'Union. La croissance des services de transport aérien a contribué de manière significative à améliorer la connectivité au sein de l'Union et avec les pays tiers et a été un important moteur de l'économie de l'Union dans son ensemble.

---

<sup>4</sup> JO C du ..., p. .

<sup>5</sup> JO C du ..., p. .

- (2) Depuis 2020, le transport aérien est l'un des secteurs les plus durement touchés par la crise de la COVID-19. Avec la perspective de la fin de la pandémie, on s'attend à ce que le trafic aérien reprenne progressivement dans les années à venir et retrouve ses niveaux d'avant la crise. Parallèlement, les émissions du secteur sont en augmentation depuis 1990 et cette tendance pourrait revenir une fois la pandémie surmontée. Il est donc nécessaire de préparer l'avenir et de procéder aux ajustements qui s'imposent pour garantir le bon fonctionnement d'un marché du transport aérien contribuant à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat, avec des niveaux élevés de connectivité, de sûreté et de sécurité.
- (3) Le fonctionnement du secteur du transport aérien de l'Union est déterminé par son caractère transfrontière au sein de l'Union et par sa dimension mondiale. Le marché intérieur de l'aviation, régi par des règles uniformes en matière d'accès au marché et de conditions d'exploitation, est l'un des secteurs les plus intégrés de l'Union. La politique extérieure en matière de transport aérien est soumise à des règles établies au niveau mondial au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi qu'à des accords multilatéraux ou bilatéraux globaux conclus entre l'Union ou ses États membres et des pays tiers.
- (4) Le marché du transport aérien est soumis à une forte concurrence entre les acteurs économiques de l'Union, pour laquelle il est indispensable de ménager des conditions de concurrence égales. La stabilité et la prospérité du marché du transport aérien et de ses acteurs économiques reposent sur un cadre politique clair et harmonisé grâce auquel les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les autres acteurs de l'aviation peuvent opérer sur la base d'une égalité des chances. Lorsque des distorsions du marché se produisent, elles risquent de désavantager les exploitants d'aéronefs ou les aéroports par rapport à leurs concurrents internes ou externes. Cela peut entraîner une perte de compétitivité de l'industrie du transport aérien et une perte de connectivité aérienne pour les citoyens et les entreprises.

- (5) Il est notamment essentiel de garantir des conditions de concurrence égales au sein du marché du transport aérien de l'Union en ce qui concerne le carburant d'aviation, qui représente une part importante des coûts des exploitants d'aéronefs, tout en encourageant la décarbonation du transport aérien en promouvant les carburants durables d'aviation (CDA). Les variations de prix du carburant ont une influence sur les performances économiques des exploitants d'aéronefs et peuvent avoir un effet négatif sur la concurrence au sein du marché. Lorsqu'il existe des différences de prix du carburant d'aviation entre les aéroports de l'Union, ou entre les aéroports de l'Union et les aéroports de pays tiers, cela peut conduire les exploitants d'aéronefs à adapter leurs stratégies de ravitaillement pour des raisons économiques. L'emport de carburant supplémentaire ("fuel tankering", ou suremport) augmente la consommation de carburant des aéronefs et entraîne des émissions de gaz à effet de serre inutiles. Par conséquent, lorsque les exploitants d'aéronefs ont recours au suremport, ils sapent les efforts de l'Union en matière de protection de l'environnement. Certains exploitants d'aéronefs sont en mesure d'utiliser les prix avantageux du carburant d'aviation pratiqués sur leur lieu de rattachement comme un avantage concurrentiel par rapport à d'autres compagnies aériennes exploitant des liaisons similaires. Cela peut avoir des effets néfastes sur la compétitivité du secteur et nuire à la connectivité aérienne. Le présent règlement devrait établir des mesures visant à prévenir de telles pratiques afin d'éviter des atteintes inutiles à l'environnement, et de rétablir et préserver des conditions propices à une concurrence loyale sur le marché du transport aérien.
- (6) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports, qui requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union et la protection de l'environnement. Le développement durable du transport aérien passe par l'instauration de mesures visant à réduire les émissions de carbone des aéronefs volant au départ des aéroports de l'Union. Ces mesures devraient contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat à l'horizon 2030 et 2050.

- (7) La communication relative à la stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>6</sup> adoptée par la Commission en décembre 2020 définit un plan d'action pour que le système de transport de l'UE réalise sa transformation écologique et numérique et devienne plus résilient. La décarbonation du secteur du transport aérien est un processus nécessaire et difficile, surtout à court terme. Les progrès technologiques, obtenus dans le cadre de programmes européens et nationaux de recherche et d'innovation dans le domaine de l'aviation, ont contribué à d'importantes réductions des émissions au cours des dernières décennies. Toutefois, la croissance mondiale du trafic aérien a été plus rapide que les réductions d'émissions du secteur. Même si les nouvelles technologies devaient contribuer à réduire la dépendance de l'aviation de type court-courrier à l'égard des énergies fossiles au cours des prochaines décennies, le CDA est la seule solution pour une décarbonation significative de toutes les distances de vol, dès le court terme. Cependant, ce potentiel est actuellement largement inexploité.
- (8) Les CDA sont des carburants liquides de substitution entièrement fongibles avec le carburant d'aviation conventionnel et compatibles avec les moteurs d'aéronefs existants. Plusieurs filières de production de CDA ont été certifiées au niveau mondial pour une utilisation dans l'aviation civile ou militaire. Les CDA sont prêts sur le plan technologique à jouer un rôle important dans la réduction des émissions du transport aérien, et ce déjà à très court terme. Ils devraient représenter une part importante du mélange de carburants pour l'aviation à moyen et à long terme. En outre, moyennant l'application de normes internationales appropriées en la matière, les CDA pourraient contribuer à réduire la teneur en aromatique du carburant final utilisé par les exploitants, ce qui permettrait de réduire des émissions autres que de CO<sub>2</sub>. D'autres solutions pour propulser les aéronefs, comme l'utilisation de l'électricité ou d'hydrogène liquide, devraient contribuer progressivement à la décarbonation du transport aérien, en commençant par les vols court-courriers.
- (9) L'introduction progressive de CDA sur le marché du transport aérien représentera un coût supplémentaire pour les compagnies aériennes, car ces technologies sont actuellement plus coûteuses à produire que le carburant d'aviation conventionnel. Il est prévisible que cela exacerbera les problèmes existants d'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien en ce qui concerne le carburant d'aviation et provoquera de nouvelles distorsions parmi les exploitants d'aéronefs et les aéroports. Le présent règlement devrait prendre des mesures pour éviter tout effet négatif de l'introduction de CDA sur la compétitivité du secteur de l'aviation en définissant des exigences harmonisées dans toute l'Union.

---

<sup>6</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente - mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, COM(2020) 789 final, du 9.12.2020.

- (10) Au niveau mondial, les CDA sont réglementés par l'OACI. L'OACI établit en particulier des exigences détaillées sur la durabilité, la traçabilité et la comptabilisation des CDA destinés à être utilisés pour les vols couverts par le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Bien que des mesures d'incitation soient prévues dans le régime CORSIA et que le CDA soit considéré comme un pilier à part entière des travaux sur la possibilité d'atteindre un objectif indicatif à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), il n'existe actuellement aucun régime obligatoire relatif à l'utilisation de CDA pour les vols internationaux. Les accords multilatéraux ou bilatéraux globaux en matière de transport aérien conclus entre l'UE ou ses États membres et les pays tiers comprennent généralement des dispositions relatives à la protection de l'environnement. Toutefois, pour l'instant, ces dispositions n'imposent aux parties contractantes aucune exigence contraignante concernant l'utilisation de CDA.
- (11) Au niveau de l'UE, les règles générales relatives à l'énergie renouvelable pour le secteur des transports sont définies dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup>. Par le passé, ces cadres réglementaires intersectoriels horizontaux ne se sont pas avérés efficaces pour opérer une transition des carburants fossiles aux CDA dans le transport aérien. La directive (UE) 2018/2001 et celle qui l'a précédée ont fixé des objectifs chiffrés globaux pour tous les modes de transport qui doivent être approvisionnés en carburants renouvelables. L'aviation étant un petit marché pour lequel les carburants renouvelables sont plus coûteux à produire par rapport à d'autres modes de transport, il convient de compléter ces cadres réglementaires par des mesures propres à l'aviation pour stimuler efficacement le déploiement des CDA. En outre, les transpositions nationales de la directive (UE) 2018/2001 risquent de créer une fragmentation importante sur le marché du transport aérien, où les règles nationales sur les CDA fixeraient des objectifs chiffrés très différents. Il est prévisible que cela exacerberait les problèmes d'égalité des conditions de concurrence dans le transport aérien.

---

<sup>7</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

- (12) Il convient donc d'établir des règles uniformes pour le marché intérieur de l'aviation afin de compléter la directive (UE) 2018/2001 et d'atteindre ses objectifs généraux en répondant aux besoins et aux exigences spécifiques du marché intérieur de l'aviation de l'UE. Le présent règlement vise notamment à éviter toute fragmentation du marché de l'aviation, à prévenir les éventuelles distorsions de concurrence entre les acteurs économiques ou les pratiques déloyales d'évitement des coûts en ce qui concerne le ravitaillement des exploitants d'aéronefs, tout en encourageant l'utilisation de CDA. Toutefois, le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux obligations prévues par la directive (UE) 2018/2001; les États membres peuvent faire valoir l'utilisation de carburants d'aviation couverts par le présent règlement pour atteindre les objectifs généraux et spécifiques fixés dans ladite directive, sous réserve des conditions et dans les limites établies par la directive en question.
- (13) En premier lieu, le présent règlement vise à établir un cadre permettant de rétablir et de préserver l'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien en ce qui concerne l'utilisation de carburants d'aviation. Ce cadre devrait empêcher l'adoption d'exigences divergentes au sein de l'Union qui exacerberaient les pratiques de ravitaillement faussant la concurrence entre les exploitants d'aéronefs ou désavantageant certains aéroports par rapport à d'autres. En deuxième lieu, il vise à doter le marché de l'aviation de l'UE de règles solides afin de garantir que des parts de CDA augmentant progressivement puissent être introduites dans les aéroports de l'Union sans effets néfastes sur la compétitivité du marché intérieur de l'aviation de l'UE.
- (14) 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 d'aviation, d'autre part. Le cadre général établi par la directive (UE) 2018/2001 devrait être complété par une *lex specialis* applicable au transport aérien. Cette dernière devrait inclure des objectifs chiffrés en matière de fourniture de CDA augmentant progressivement. Ces objectifs devraient être soigneusement définis, en tenant compte de l'intérêt d'un bon fonctionnement du marché du transport aérien, de la nécessité de décarboner le secteur de l'aviation et de la situation actuelle de l'industrie des CDA.

(15) Le présent règlement devrait s'appliquer aux aéronefs utilisés dans l'aviation civile et effectuant des opérations de transport aérien commercial. Il ne devrait pas s'appliquer aux aéronefs tels que les aéronefs militaires et les aéronefs engagés dans des opérations humanitaires, de rapatriement et d'éloignement, de recherche, de sauvetage, de secours en cas de catastrophe ou à des fins médicales, ainsi que dans des opérations de douane, de police et de lutte contre l'incendie. En effet, les vols effectués dans de telles circonstances sont de nature exceptionnelle et, à ce titre, ne peuvent pas toujours être planifiés de la même manière que les vols réguliers. En raison de la nature de leurs opérations, ces vols ne sont pas toujours en mesure de remplir les obligations prévues par le présent règlement, qui peuvent représenter une contrainte inutile. Afin de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché unique de l'aviation de l'UE, ce règlement devrait couvrir la plus grande part possible du trafic aérien commercial au départ des aéroports situés sur le territoire de l'UE. Néanmoins, afin de préserver la connectivité aérienne au profit des citoyens, des entreprises et des régions de l'UE, il est important d'éviter d'imposer une charge excessive aux opérations de transport aérien dans les petits aéroports. Il convient de définir un seuil de trafic aérien annuel de passagers et de fret en dessous duquel les aéroports ne seraient pas concernés par le présent règlement. Toutefois, le champ d'application du règlement devrait couvrir au moins 95 % du trafic total au départ des aéroports de l'Union. En outre, les États membres devraient pouvoir décider qu'un aéroport situé sur leur territoire qui n'atteint pas ce seuil devrait être considéré comme un aéroport de l'Union aux fins du présent règlement et devrait donc être soumis à celui-ci. Pour les mêmes raisons, un seuil devrait être défini pour exempter les exploitants d'aéronefs assurant un nombre très réduit de vols au départ d'aéroports situés sur le territoire de l'UE.

(16) Il convient de promouvoir le développement et le déploiement de CDA présentant un fort potentiel de durabilité, une maturité commerciale ainsi qu'un fort potentiel d'innovation et de croissance pour répondre aux besoins futurs. Cela devrait favoriser la création de marchés de carburants innovants et compétitifs et garantir un approvisionnement en CDA à court et à long termes suffisant pour contribuer aux ambitions de décarbonation des transports de l'Union, tout en renforçant les efforts de l'Union en vue d'atteindre un degré élevé de protection de l'environnement. Dans cette perspective, tous les biocarburants qui satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis dans la directive (UE) 2018/2001 et qui sont certifiés conformément à cette dernière, à l'exception des biocarburants produits à partir de "cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale", les carburants renouvelables d'origine non biologique et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé respectant le seuil de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé dans ladite directive devraient être admissibles. À cet égard, afin de garantir la cohérence avec les autres politiques connexes de l'Union, l'éligibilité des biocarburants, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé devrait être fondée sur les critères et les seuils de durabilité définis dans la directive (UE) 2018/2001.

En particulier, les CDA produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de la directive (UE) 2018/2001 sont essentiels, car ils constituent actuellement la technologie la plus mature sur le plan commercial pour décarboner le transport aérien déjà à court terme. La part renouvelable des carburants produits par co-traitement devrait être éligible au titre de la définition des CDA, pour autant qu'elle soit produite à partir des matières premières énumérées dans la directive (UE) 2018/2001, à l'exception des biocarburants produits à partir de "cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale" au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 40, de cette directive, et déterminés selon la méthode définie dans l'acte délégué [XXX].

Il convient également d'inclure dans le champ d'application du présent règlement les carburants de synthèse bas carbone pour l'aviation permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre autant que les carburants renouvelables d'origine non biologique.

(16 bis) Étant donné qu'ils sont utilisés dans les produits cosmétiques et les aliments pour animaux, les biocarburants autres que les biocarburants avancés au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 34, de la directive (UE) 2018/2001, et autres que les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de ladite directive, qui sont fournis dans les aéroports de l'Union par chaque fournisseur de carburant devraient représenter au maximum 3 % aux fins du respect des parts minimales de CDA à fournir dans chaque aéroport de l'Union en vertu du présent règlement.

(17) Pour des raisons de durabilité, les carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale ne devraient pas être éligibles. Il se produit notamment un changement indirect dans l'affectation des sols lorsque des cultures aux fins de la production de biocarburants entraînent le déplacement de cultures traditionnelles destinées à l'alimentation humaine ou animale. Cette demande supplémentaire intensifie la pression qui s'exerce sur les terres et peut se traduire par une extension des terres agricoles vers des zones présentant un important stock de carbone, telles que les forêts, les zones humides et les tourbières, provoquant un surcroît d'émissions de gaz à effet de serre et des préoccupations relatives à la perte de biodiversité. La recherche a montré que l'ampleur des effets dépend de divers facteurs, notamment du type de matières premières utilisées pour la production de carburant, de l'importance de la demande supplémentaire de matières premières résultant de l'utilisation de biocarburants, et de la mesure dans laquelle les terres présentant un important stock de carbone sont protégées dans le monde. Les principaux risques posés par les changements indirects dans l'affectation des sols résultent des biocarburants produits à partir de matières premières dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone. Par conséquent, il convient de ne pas promouvoir l'utilisation de carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale. Cette approche s'aligne sur la politique de l'Union et, en particulier, la directive (UE) 2018/2001 qui limite et plafonne l'utilisation de ces biocarburants dans le transport routier et ferroviaire, compte tenu des avantages environnementaux limités qu'ils représentent, de leur potentiel moindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préoccupations plus générales liées à la durabilité. Outre les émissions de gaz à effet de serre associées aux changements indirects dans l'affectation des sols, qui est susceptible d'annuler, en partie ou en totalité, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre liées aux différents biocarburants, ces changements s'accompagnent également de risques pour la biodiversité. Ces risques sont particulièrement graves en ce qui concerne l'expansion potentiellement importante de la production déterminée par une hausse significative de la demande. Le secteur de l'aviation enregistre actuellement des niveaux insignifiants de demande de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, puisque plus de 99 % des carburants d'aviation actuellement utilisés sont d'origine fossile. Il convient donc d'éviter la création d'une demande potentiellement importante de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale en encourageant leur utilisation en vertu du présent règlement. La non-éligibilité de ce type de biocarburants au titre du présent règlement minimise également tout risque de ralentissement de la décarbonation du transport routier, qui pourrait autrement se produire en raison d'un déplacement de ces biocarburants du secteur routier au secteur de l'aviation. Il est essentiel de minimiser un tel déplacement, car le transport routier reste de loin le secteur de transport le plus polluant actuellement.

- (18) [...]
- (19) Le présent règlement devrait viser à garantir que les exploitants d'aéronefs puissent être en concurrence sur la base de l'égalité des chances en ce qui concerne l'accès aux CDA. Pour éviter les distorsions sur le marché des services aériens, il convient que les aéroports de l'Union couverts par le présent règlement soient approvisionnés de manière uniforme en parts minimales de CDA. Afin de créer un cadre juridique clair et prévisible et, ce faisant, d'encourager le développement et le déploiement sur le marché des technologies dans le domaine des carburants les plus durables et les plus innovantes possible, avec le potentiel de croissance nécessaire pour répondre aux besoins futurs, le présent règlement devrait fixer des parts minimales de CDA, y compris de carburant de synthèse pour l'aviation augmentant progressivement au fil du temps. La définition d'une obligation secondaire spécifique concernant les carburants de synthèse pour l'aviation est nécessaire compte tenu du potentiel de décarbonation important de ces carburants et de l'estimation actuelle de leurs coûts de production. Lorsqu'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capté directement dans l'air, les carburants de synthèse pour l'aviation peuvent permettre de réaliser des économies d'émissions allant jusqu'à 100 % par rapport à un carburant d'aviation conventionnel. Ils présentent également des avantages notables par rapport à d'autres types de CDA en ce qui concerne l'utilisation efficace des ressources (en particulier pour les besoins en eau) dans le processus de production. Cependant, les coûts de production des carburants de synthèse pour l'aviation sont actuellement, selon les estimations, 3 à 6 fois plus élevés que le prix du marché d'un carburant d'aviation conventionnel. Par conséquent, le présent règlement devrait établir une obligation secondaire spécifique pour cette technologie. Les fournisseurs de carburant devraient avoir la possibilité d'atteindre les parts minimales fixées par le présent règlement en utilisant des carburants de synthèse bas carbone pour l'aviation dérivés de l'hydrogène bas carbone permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre autant que les carburants renouvelables d'origine non biologique.
- (20) Il est essentiel de veiller à ce que les parts minimales de CDA puissent être fournies avec succès au marché de l'aviation sans pénurie d'approvisionnement. À cette fin, il convient de prévoir un délai d'exécution suffisant pour permettre à l'industrie des carburants renouvelables de renforcer ses capacités de production en conséquence. La fourniture de CDA devrait devenir obligatoire à partir de 2025. De même, afin d'assurer la sécurité juridique et la prévisibilité du marché et de stimuler durablement les investissements dans les capacités de production de CDA, les dispositions du présent règlement devraient être stables pendant une longue période.

(20 bis) Sachant que le règlement ne définit pas de part maximale de CDA dans tous les carburants d'aviation, les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburant peuvent mener des politiques environnementales plus ambitieuses en utilisant et en fournissant davantage de CDA dans l'ensemble de leur réseau d'exploitation. En conséquence, le marché devrait rester libre de fournir et d'utiliser des quantités plus importantes de CDA que celles qui sont nécessaires pour l'application des parts minimales définies dans le présent règlement. En outre, afin d'accentuer encore la décarbonation du secteur de l'aviation et compte tenu de l'important potentiel de décarbonation des carburants de synthèse pour l'aviation, les États membres devraient pouvoir appliquer pour ces carburants, pendant une période limitée et jusqu'à des plafonds spécifiques, des parts minimales plus élevées que celles prévues dans le présent règlement dans un ou plusieurs aéroports de l'Union situés sur leur territoire lorsque la part minimale de CDA, y compris de carburants de synthèse pour l'aviation, fixée dans le présent règlement a été atteinte au cours de la période de déclaration précédente en moyenne dans l'ensemble des aéroports de l'Union ou à tout moment avant le 1<sup>er</sup> janvier 2027. Les États membres devraient également avoir la possibilité de ne pas appliquer de tels plafonds dans le cas des petits aéroports, lorsque le trafic non intérieur annuel de passagers est inférieur à 2 millions de passagers, vu que cette possibilité supplémentaire n'aurait pas d'incidence négative sur le marché intérieur de l'aviation. Toutefois, lorsque la distribution de carburants de synthèse pour l'aviation dans tous les aéroports de l'Union ne peut être assurée en raison d'un manque structurel de production ou de fourniture de ces carburants dans l'Union, la Commission devrait adopter une décision imposant aux États membres de suspendre l'application de ces parts minimales nationales plus élevées. Les dispositions du présent règlement ne devraient pas empêcher les États membres de mettre en œuvre des mesures spécifiques autres que celles prévues par le présent règlement visant à faciliter l'utilisation des CDA sur les vols intérieurs.

(21) Avec l'introduction et la montée en puissance des CDA dans les aéroports de l'Union, les pratiques de suremport pourraient être exacerbées en raison de l'augmentation des coûts du carburant d'aviation. Les pratiques de suremport ne sont pas viables et devraient être évitées, car elles sapent les efforts de l'Union pour réduire l'incidence des transports sur l'environnement. Elles seraient contraires aux objectifs de décarbonation de l'aviation, car l'augmentation du poids des aéronefs accroît la consommation de carburant et les émissions connexes sur un vol donné. Les pratiques de suremport mettent également en péril l'égalité des conditions de concurrence dans l'Union entre les exploitants d'aéronefs, mais aussi entre les aéroports. Le présent règlement devrait donc exiger que les exploitants d'aéronefs se ravitaillent avant les vols au départ d'un aéroport donné de l'Union. La quantité de carburant embarqué avant les vols au départ d'un aéroport donné de l'Union devrait être proportionnelle à la quantité de carburant nécessaire pour assurer les vols au départ de cet aéroport, sans préjudice de la réserve en carburant à embarquer pour respecter les règles de sécurité applicables en matière de carburant, et notamment le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission<sup>8</sup>. Cette exigence garantit que les conditions d'exploitation dans l'Union s'appliquent de la même façon aux exploitants de l'Union et aux exploitants étrangers, tout en assurant un degré élevé de protection de l'environnement.

(21 bis) Toutefois, le présent règlement devrait prévoir la possibilité d'exempter, pendant une période limitée, les exploitants d'aéronefs de l'obligation de ravitaillement en carburant avant le départ sur des liaisons déterminées de moins de 1200 kilomètres au départ d'aéroports de l'Union lorsque ces exploitants peuvent démontrer qu'ils rencontrent des difficultés opérationnelles graves et récurrentes pour ravitailler des aéronefs dans un aéroport de l'Union donné, qui les empêchent d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable, ce qui pourrait avoir une incidence sur la connectivité, en particulier des régions périphériques, ou des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant qui rendent les prix de ces carburants nettement plus élevés que les prix pratiqués en moyenne pour des types similaires de carburants dans d'autres aéroports de l'Union. Les prix nettement plus élevés pratiqués dans l'aéroport en question ne devraient pas être principalement le résultat de l'utilisation accrue de CDA dans cet aéroport.

---

<sup>8</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

- (22) L'entité gestionnaire d'un aéroport de l'Union couvert par le présent règlement devrait prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'accès aux CDA, de manière à ne pas constituer un obstacle à l'utilisation dudit carburant. Si nécessaire, les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel se situe l'aéroport devraient pouvoir exiger que l'entité gestionnaire d'un aéroport de l'Union fournisse des informations sur la distribution régulière de CDA et le ravitaillement sans interruption des exploitants d'aéronefs en CDA. Le rôle des autorités compétentes devrait permettre aux entités gestionnaires des aéroports de l'Union et aux compagnies aériennes d'avoir un point de contact commun, dans le cas où des éclaircissements techniques seraient nécessaires sur la disponibilité des infrastructures de carburant.
- (23) Les exploitants d'aéronefs devraient être tenus de rendre compte chaque année aux autorités compétentes et à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée "Agence") de leurs achats de CDA, ainsi que des caractéristiques de ce carburant. Des informations devraient être fournies sur les caractéristiques des CDA achetés, telles que, entre autres, la nature et l'origine des matières premières utilisées, la filière de conversion et les émissions produites tout au long du cycle de vie.
- (24) Les exploitants d'aéronefs devraient également être tenus de rendre compte chaque année de leur consommation réelle de carburant d'aviation par aéroport de l'Union, afin de prouver l'absence de toute pratique de suremport. Les rapports doivent être vérifiés par des vérificateurs indépendants et transmis aux autorités compétentes et à l'Agence à des fins de suivi et d'évaluation de la conformité. Les vérificateurs indépendants devraient déterminer l'exactitude de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise déclarée par les exploitants à l'aide d'un outil approuvé par la Commission.
- (25) Les fournisseurs de carburant d'aviation devraient être tenus de faire chaque année une déclaration, dans la base de données de l'Union prévue à l'article 28 de la directive (UE) 2018/2001, concernant leur fourniture de carburant d'aviation, y compris de CDA.
- (25 bis) Les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de faire respecter le présent règlement par les exploitants d'aéronefs, les aéroports de l'Union et les fournisseurs de carburant. Le présent règlement devrait définir les modalités déterminant les autorités compétentes dont relèvent les exploitants d'aéronefs, les aéroports de l'Union et les fournisseurs de carburant aux autorités compétentes. L'Agence devrait transmettre aux autorités compétentes les données agrégées relatives aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburant d'aviation relevant de leur responsabilité. Dans la mesure du possible, le niveau d'agrégation devrait permettre aux autorités compétentes de comparer ces données avec d'autres sources de données.

- (25 *ter*) L'Agence devrait établir chaque année un rapport technique et le communiquer au Conseil et au Parlement européen. Cet aspect est important en particulier pour avoir une vision claire du niveau de conformité au règlement, de l'utilisation de CDA dans l'Union et les pays tiers, de la situation du marché, y compris pour ce qui est de l'évolution des écarts de prix entre les CDA et les carburants fossiles et la composition des carburants d'aviation.
- (26) Sans procédures supplémentaires, il est impossible de déterminer avec précision si les exploitants d'aéronefs ont réellement embarqué physiquement des parts de CDA dans leurs réservoirs dans un aéroport spécifique de l'Union. Par conséquent, les exploitants d'aéronefs devraient être autorisés à déclarer leur utilisation de CDA sur la base des registres d'achat. Les exploitants d'aéronefs devraient être habilités à recevoir du fournisseur de carburant d'aviation les informations nécessaires pour déclarer l'achat de CDA. Les fournisseurs de carburant peuvent démontrer qu'ils se conforment au présent règlement au moyen du système de bilan massique visé à l'article 30 de la directive (UE) 2018/2001.
- (27) Il est primordial que les exploitants d'aéronefs puissent faire valoir l'utilisation de CDA au titre de systèmes de réduction des gaz à effet de serre, tels que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne ou CORSIA, à leur entière discrétion. Toutefois, il est essentiel que le présent règlement ne conduise pas à un double comptage des réductions d'émissions. Les exploitants d'aéronefs ne devraient être autorisés à demander qu'une seule fois des avantages en raison de l'utilisation d'un même lot de CDA. Il convient d'inviter les fournisseurs de carburant à communiquer gratuitement aux exploitants d'aéronefs toutes les informations liées aux propriétés du CDA vendu à ces exploitants d'aéronefs et qui sont pertinentes aux fins de la déclaration par ces derniers au titre du présent règlement ou des systèmes de réduction des gaz à effet de serre.
- (28) Afin de garantir l'égalité des conditions de concurrence sur le marché intérieur de l'aviation et le respect des ambitions de l'Union en matière de climat, le présent règlement devrait introduire des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des fournisseurs de carburant d'aviation et des exploitants d'aéronefs en cas de non-respect. Le niveau des sanctions doit être proportionnel aux dommages causés à l'environnement et à l'atteinte portée à l'égalité des conditions de concurrence du marché intérieur par le non-respect. Lorsqu'elles imposent des amendes, les autorités devraient tenir compte de l'évolution du prix du carburant d'aviation et du CDA au cours de l'année de déclaration.

- (28 *ter*) La transition des carburants fossiles vers les CDA contribuera pour beaucoup à faciliter la décarbonation. Toutefois, compte tenu de l'absence actuelle de marché des CDA dans l'UE, du niveau élevé de concurrence entre les exploitants d'aéronefs et de l'important écart de prix entre le kérosène fossile et les CDA, cette transition devrait être étayée par des incitations qui traduisent les avantages environnementaux des CDA et les rendent plus compétitifs pour les exploitants d'aéronefs. L'utilisation des recettes générées par les amendes, ou de l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour soutenir des projets de recherche et d'innovation dans le domaine des CDA, la production de CDA ou des mécanismes permettant de combler les différences de prix entre les CDA et les carburants d'aviation conventionnels contribuerait à atteindre cet objectif.
- (29) Les sanctions infligées aux fournisseurs qui n'atteignent pas les objectifs fixés dans le présent règlement devraient être complétées par l'obligation de fournir au marché, au cours de l'année suivante, une quantité égale au déficit constaté par rapport au quota.
- (29 *bis*) Une période transitoire de dix ans devrait être prévue aux fins du respect des exigences en matière de part minimale de CDA énoncées dans le présent règlement, afin de laisser un délai raisonnable aux fournisseurs de carburant d'aviation, aux aéroports de l'Union et aux exploitants d'aéronefs pour réaliser les investissements technologiques et logistiques nécessaires. Pendant cette période, un carburant d'aviation contenant des parts plus importantes de CDA dans certains aéroports peut être utilisé pour compenser les parts plus faibles de CDA ou la disponibilité réduite de carburant d'aviation conventionnel dans d'autres aéroports.
- (30) Le présent règlement devrait comporter des dispositions prévoyant l'établissement de rapports périodiques au Parlement européen et au Conseil sur l'évolution des marchés de l'aviation et des carburants et sur l'incidence du présent règlement sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union, sur la connectivité des îles et des territoires éloignés et sur la compétitivité des transporteurs aériens et des plateformes aéroportuaires européens par rapport à leurs concurrents dans les pays voisins, sur l'efficacité des principales composantes du règlement comme les parts minimales de CDA, le niveau des amendes ou l'évolution des politiques en matière d'utilisation de CDA au niveau international. Ces éléments sont essentiels pour dresser un état des lieux clair du marché des CDA et devraient être pris en considération lorsque la question d'une éventuelle révision du règlement se posera.

Dans ces rapports, la Commission devrait examiner des modifications possibles, selon qu'il conviendra, y compris des mécanismes de soutien à la production et à l'utilisation de CDA, ainsi que des mécanismes permettant de combler les différences de prix entre les CDA et les carburants conventionnels pour l'aviation afin de limiter les effets négatifs du présent règlement sur la connectivité aérienne et la concurrence et d'atténuer la fuite de carbone.

L'exigence prévue par le présent règlement de veiller à ce qu'une part minimale de CDA soit mise à disposition dans chaque aéroport de l'Union pourrait inciter les exploitants d'aéronefs assurant des vols de correspondance au départ d'aéroports de l'Union vers une destination finale en dehors de l'Union à transiter par des plateformes aéroportuaires de pays tiers qui ne sont pas soumises à cette exigence plutôt que via des plateformes de l'Union. Il pourrait en résulter des distorsions de concurrence au détriment des aéroports et des exploitants de l'Union qui utilisent ces aéroports et un risque de fuite de carbone. En l'absence d'un système obligatoire concernant l'utilisation de CDA pour les vols internationaux à l'échelon de l'OACI ou dans le cadre d'accords globaux multilatéraux ou bilatéraux dans le domaine du transport aérien entre l'UE et/ou ses États membres et des pays tiers ayant un niveau d'ambition similaire à celui des exigences énoncées dans le présent règlement et des objectifs de l'accord de Paris ou de mécanismes mis en place au niveau international pour prévenir le risque de fuite de carbone et de distorsion de concurrence, la Commission devrait en particulier envisager la mise en place de mécanismes ciblés visant à prévenir ces effets.

(31) [...].

(31 *bis*) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 4, paragraphe 3, et de l'article 5, paragraphe 2, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'application, par les États membres, de parts minimales plus élevées de carburant de synthèse pour l'aviation et les exemptions à l'obligation de ravitaillement en carburant avant le départ pouvant être accordées aux exploitants d'aéronefs.

(32) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir préserver l'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien de l'Union tout en augmentant l'utilisation de CDA, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres en raison de la nature transfrontière de l'aviation, mais peut en raison des caractéristiques du marché et des effets de l'action l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### *Article premier*

#### **Objet**

Le présent règlement établit des règles harmonisées concernant l'utilisation et la fourniture de carburants durables d'aviation.

### *Article 2*

#### **Champ d'application**

Le présent règlement s'applique aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union et aux fournisseurs de carburant d'aviation.

Un État membre peut décider, le cas échéant, qu'un aéroport situé sur son territoire doit être traité comme un aéroport de l'Union aux fins du présent règlement. L'État membre concerné notifie sa décision à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée "Agence") un an avant que la décision ne devienne applicable. La Commission publie ces informations au *Journal officiel de l'Union européenne* et fournit une liste actualisée et consolidée des aéroports concernés, qui est facilement accessible.

### Article 3

#### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- "aéroport de l'Union": un aéroport au sens de l'article 2, point 1, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, dans lequel le trafic de passagers était supérieur à 1 million de passagers ou dans lequel le trafic de fret était supérieur à 100 000 tonnes au cours de la période de déclaration, et qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
- "entité gestionnaire d'un aéroport": l'entité visée à l'article 3 de la directive 96/67/CE<sup>10</sup> ou, lorsque l'État membre concerné a réservé la gestion des infrastructures centralisées pour les systèmes de distribution de carburant à une autre entité en vertu de l'article 8 de la directive 96/67/CE, cette autre entité;
- "exploitant d'aéronef": une personne ayant assuré au moins 500 opérations de transport aérien commercial au départ d'aéroports de l'Union pendant la période de déclaration ou, lorsque cette personne ne peut pas être identifiée, le propriétaire de l'aéronef;
- "opération de transport aérien commercial": un vol effectué à des fins de transport de passagers, de fret ou de courrier, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, ou un vol d'aviation d'affaires;
- "carburant d'aviation": le carburant produit en vue d'une utilisation directe par un aéronef;

---

<sup>9</sup> Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

<sup>10</sup> Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

- "carburants durables d'aviation" (CDA): les carburants d'aviation d'appoint qui sont soit: a) des 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 et qui sont certifiés conformément à l'article 30 de cette même directive, à l'exception des biocarburants produits à partir de "cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale" au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 40, de cette directive, soit b) des carburants de synthèse pour l'aviation, soit c) des carburants à base de carbone recyclé au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 35, de la directive (UE) 2018/2001 qui respectent le seuil de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé à l'article 25, paragraphe 2, deuxième alinéa, de ladite directive;
- "lot": une quantité de CDA qui peut être identifiée par un numéro et dont la traçabilité peut être assurée;
- "émissions sur l'ensemble du cycle de vie": les émissions exprimées en équivalent dioxyde de carbone des CDA, qui tiennent compte des émissions exprimées en équivalent dioxyde de carbone provenant de la production, du transport, de la distribution et de l'utilisation à bord de l'énergie, y compris pendant la combustion, calculées conformément à l'article 31 de la directive (UE) 2018/2001;
- "carburants de synthèse pour l'aviation": les carburants d'aviation d'appoint qui sont des carburants renouvelables d'origine non biologique, au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 36, de la directive (UE) 2018/2001, qui respectent le seuil de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé à l'article 25, paragraphe 2, premier alinéa, de ladite directive;
- "carburants de synthèse bas carbone pour l'aviation": les carburants d'appoint de synthèse pour l'aviation dérivés de l'hydrogène bas carbone dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de leur utilisation sur l'ensemble du cycle de vie est d'au moins 70 %.
- "carburants d'aviation conventionnels": les carburants produits à partir de sources fossiles non renouvelables de carburants hydrocarbonés, utilisés dans le secteur de l'aviation;
- "fournisseur de carburant d'aviation": un fournisseur de carburant au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 38, de la directive (UE) 2018/2001, qui fournit du carburant d'aviation dans un aéroport de l'Union;
- "année de déclaration": une période d'un an au cours de laquelle les déclarations visées aux articles 7 et 9 doivent être soumises entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre;

- "période de déclaration": une période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année précédant l'année de déclaration;
- "quantité annuelle de carburant d'aviation requise": la quantité de carburant d'aviation dénommé "consommation d'étape" et "carburant pour le roulage" à l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012<sup>11</sup> qui est nécessaire pour assurer la totalité des opérations de transport aérien commercial d'un exploitant d'aéronef au départ d'un aéroport de l'Union donné au cours d'une période de déclaration;
- "quantité annuelle non embarquée": la différence entre la quantité annuelle de carburant d'aviation requise et la quantité de carburant réellement embarquée par un exploitant d'aéronef avant les vols au départ d'un aéroport de l'Union donné, au cours d'une période de déclaration;
- "quantité annuelle totale non embarquée": le cumul des quantités annuelles non embarquées par un exploitant d'aéronef dans tous les aéroports de l'Union au cours d'une période de déclaration;
- "système de réduction des gaz à effet de serre": un système accordant des avantages aux exploitants d'aéronefs pour l'utilisation de CDA.

#### *Article 4*

### **Part du CDA disponible dans les aéroports de l'Union**

**1.** Les fournisseurs de carburant d'aviation veillent à ce que tout le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans chaque aéroport de l'Union contienne une part minimale de CDA, y compris une part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation, conformément aux valeurs et aux dates d'application figurant à l'annexe I.

Cette obligation est réputée honorée lorsque les parts mentionnées au premier alinéa sont atteintes en utilisant des carburants de synthèse bas carbone pour l'aviation.

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

2. Pour chaque période de déclaration, les biocarburants autres que les biocarburants avancés au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 34, de la directive (UE) 2018/2001, et autres que les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de ladite directive, qui sont fournis dans les aéroports de l'Union par chaque fournisseur de carburant représentent au maximum 3 % aux fins du respect des parts minimales visées au paragraphe 1 et à l'annexe I.

3. Lorsqu'il ressort du rapport technique visé à l'article 12 que la part minimale de CDA, y compris de carburant de synthèse pour l'aviation, fixée à l'annexe I a été atteinte en moyenne dans l'ensemble des aéroports de l'Union au cours de la période de déclaration précédente ou à tout moment avant le 1<sup>er</sup> janvier 2027, un État membre peut, aux fins du paragraphe 1, appliquer une part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation plus élevée [...] que celle indiquée à l'annexe I dans un ou plusieurs aéroports de l'Union situés sur son territoire, pour les périodes de déclaration suivantes et jusqu'au 31 décembre 2034. L'État membre concerné notifie la mesure adoptée aux autres États membres et à la Commission. La Commission publie cette notification au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Lorsque, à la suite de l'adoption par l'État membre concerné d'une mesure en vertu du premier alinéa du présent paragraphe, la part minimale de CDA, y compris de carburant de synthèse pour l'aviation, indiquée à l'annexe I ne peut être atteinte en moyenne dans tous les aéroports de l'Union au cours de deux périodes de déclaration consécutives en raison d'un manque structurel de production ou de fourniture de ces carburants dans l'Union, la Commission adopte, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 13 *bis*, paragraphe 2, une décision demandant à l'État membre de suspendre l'application de cette mesure.

4. La part minimale plus élevée appliquée par l'État membre concerné en application du paragraphe 3, premier alinéa, ne dépasse pas 1 % pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2029, et ne dépasse pas la part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation fixée à l'Annexe I de plus de 3 % pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2034. Ces plafonds ne s'appliquent pas dans les aéroports de l'Union dans lesquels le trafic non intérieur annuel de passagers est inférieur à 2 millions de passagers.

5. Les fournisseurs de carburant peuvent démontrer qu'ils se conforment à l'obligation énoncée au paragraphe 1 et à toute mesure adoptée par les États membres en vertu du paragraphe 3, premier alinéa, au moyen du système de bilan massique visé à l'article 30 de la directive (UE) 2018/2001.

Sans préjudice de l'application de l'article 11, paragraphes 3 et 4, lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation n'a pas fourni les parts minimales fixées à l'annexe I pour une période de déclaration donnée, ce déficit est au moins compensé au cours de la période de déclaration suivante.

## *Article 5*

### **Obligation de ravitaillement incombant aux exploitants d'aéronefs**

1. La quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef donné dans un aéroport de l'Union donné représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requis, sans préjudice de la quantité de carburant à embarquer pour respecter les règles de sécurité applicables en matière de carburant.

2. Un exploitant d'aéronef peut demander à l'autorité compétente visée à l'article 10, paragraphe 4, que les vols sur une liaison spécifique existante ou nouvelle de moins de 1 200 kilomètres au départ d'un aéroport de l'Union soient exemptés de l'obligation prévue au paragraphe 1 du présent article. Cette distance est mesurée selon la méthode de la route orthodromique.

Cette demande est présentée au moins trois mois avant la date d'application de l'exemption envisagée et contient une justification adéquate fondée sur des difficultés opérationnelles graves et récurrentes rencontrées pour ravitailler des aéronefs dans un aéroport de l'Union donné, qui empêchent d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable, ou des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dues aux caractéristiques géographiques d'un aéroport de l'Union déterminé, qui rendent les prix de ces carburants nettement plus élevés que les prix pratiqués en moyenne pour des types de carburants similaires dans d'autres aéroports de l'Union en raison notamment de contraintes spécifiques en matière de transport de carburant ou de la disponibilité limitée de carburants dans cet aéroport.

L'autorité compétente évalue cette demande et, à la lumière des justifications fournies, peut demander des informations complémentaires.

L'autorité compétente statue sur cette demande au moins un mois avant la date d'application de l'exemption envisagée. L'exemption accordée a une durée de validité limitée, n'excédant pas un an, à l'issue de laquelle elle est réexaminée à la demande de l'exploitant d'aéronef.

La non-adoption d'une décision dans le cadre du quatrième alinéa du présent paragraphe dans le délai qui y est prévu est considérée comme une décision implicite d'autoriser l'application de l'exemption demandée pour une période d'un an, à l'issue de laquelle elle est réexaminée à la demande de l'exploitant d'aéronef.

L'autorité compétente notifie la liste des exemptions accordées à la Commission, qui la publie au *Journal officiel de l'Union européenne* et la met à jour au moins une fois par an.

À la suite d'une plainte écrite déposée par un État membre, un exploitant d'aéronef, l'autorité gestionnaire de l'aéroport de l'Union concerné, un fournisseur de carburant ou de sa propre initiative, la Commission peut, après avoir évalué la justification fournie pour l'exemption accordée à la lumière des critères énoncés au deuxième alinéa du présent paragraphe, au moyen d'un acte d'exécution adopté conformément à l'article 13 *bis*, paragraphe 2, demander à l'autorité compétente d'adopter une décision mettant fin à cette exemption à partir du début de la prochaine période de planification horaire au sens de l'article 2, point d), du règlement (CEE) n° 95/93. Lorsque cette période de planification horaire commence moins de deux mois après la publication de l'acte d'exécution, la décision mettant fin à l'exemption entre en application à partir du début de la période de planification horaire suivante.

## *Article 6*

### **Obligations des aéroports de l'Union en matière de facilitation de l'accès aux CDA**

Les entités gestionnaires des aéroports de l'Union prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs à des carburants d'aviation contenant une part de CDA conformément au présent règlement.

Lorsque des exploitants d'aéronefs signalent à l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se situe l'aéroport des difficultés d'accès à des carburants d'aviation contenant du CDA dans un aéroport donné de l'Union, l'autorité compétente demande à l'entité gestionnaire de cet aéroport de l'Union de fournir les informations nécessaires pour prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été respectées. L'autorité gestionnaire de l'aéroport de l'Union concerné fournit les informations dans les meilleurs délais. L'autorité compétente transmet ces informations à l'Agence aux fins de l'établissement du rapport technique visé à l'article 12.

À la demande de l'autorité compétence, l'entité gestionnaire d'un aéroport de l'Union prend les mesures nécessaires pour recenser et résoudre les cas d'absence d'accès adéquat, pour les exploitants d'aéronefs, à des carburants d'aviation contenant une part de CDA conformément au présent règlement.

### *Article 7*

#### **Obligations de déclaration incombant aux exploitants d'aéronefs**

Au plus tard le 31 mars de chaque année de déclaration, les exploitants d'aéronefs communiquent aux autorités compétentes et à l'Agence, pour une période de déclaration déterminée, les informations suivantes:

- a) la quantité totale de carburant d'aviation embarquée dans chaque aéroport de l'Union, exprimée en tonnes;
- b) la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, par aéroport de l'Union, exprimée en tonnes;
- c) la quantité annuelle non embarquée, par aéroport de l'Union. Si la quantité annuelle non embarquée est négative ou si elle est inférieure à 10 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, la quantité annuelle non embarquée à déclarer est de 0;
- d) la quantité totale de CDA achetée à des fournisseurs de carburant d'aviation aux fins de leurs opérations de transport aérien commercial au départ des aéroports de l'Union, exprimée en tonnes;
- e) pour chaque achat de CDA, le nom du fournisseur de carburant d'aviation, la quantité achetée exprimée en tonnes, la technologie de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions produites tout au long du cycle de vie du CDA. Si un achat comprend des CDA présentant des caractéristiques différentes, la déclaration fournit ces informations pour chaque type de CDA.

La déclaration est présentée conformément au modèle figurant à l'annexe II.

La déclaration est vérifiée par un vérificateur indépendant conformément aux exigences énoncées aux articles 14 et 15 de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup> et dans les actes d'exécution adoptés sur la base de cette dernière.

### *Article 8*

#### **Avantages demandés par l'exploitant d'aéronef pour l'utilisation de CDA**

Les exploitants d'aéronefs ne demandent pas à bénéficier d'avantages pour l'utilisation d'un même lot de CDA au titre de plusieurs systèmes de réduction des gaz à effet de serre. Les exploitants d'aéronefs communiquent à l'Agence, avec la déclaration prévue à l'article 7:

- a) une déclaration concernant les systèmes de réduction des gaz à effet de serre auxquels ils participent et dans le cadre desquels l'utilisation de CDA peut être déclarée;
- b) une déclaration attestant qu'ils n'ont pas déclaré un même lot de CDA au titre de plusieurs systèmes.

Les fournisseurs de carburant d'aviation communiquent gratuitement aux exploitants d'aéronefs les informations pertinentes aux fins de la déclaration de l'utilisation de CDA en application des dispositions de l'article 7 du présent règlement, ou dans le cadre d'un système de réduction des gaz à effet de serre.

---

<sup>12</sup> Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

## *Article 9*

### **Obligations de déclaration incombant aux fournisseurs de carburant**

Au plus tard le 31 mars de chaque année de déclaration, les fournisseurs de carburant d'aviation saisissent, dans la base de données de l'Union prévue à l'article 28 de la directive (UE) 2018/2001, les informations suivantes relatives à la période de déclaration:

- a) le volume de carburant d'aviation fourni dans chaque aéroport de l'Union;
- b) le volume de CDA fourni dans chaque aéroport de l'Union et pour chaque type de CDA, comme indiqué au point c);
- c) la technologie de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions produites tout au long du cycle de vie de chaque type de CDA fourni dans les aéroports de l'Union;
- d) la concentration moyenne annuelle d'hydrocarbures aromatiques, de naphthalène et de soufre, en valeur totale, dans les carburants d'aviation fournis dans chaque aéroport de l'Union.

L'Agence et les autorités compétentes ont accès à la base de données de l'Union. L'Agence utilise les informations qu'elle contient une fois que ces informations ont été vérifiées au niveau des États membres conformément à l'article 28 de la directive (UE) 2018/2001.

## *Article 10*

### **Autorité compétente**

1. Les États membres désignent l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire respecter le présent règlement et d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union et aux fournisseurs de carburant. Les États membres en informent la Commission.
2. L'Agence transmet aux autorités compétentes les données agrégées relatives aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburant d'aviation pour lesquels les autorités sont compétentes en application des paragraphes 3, 4 et 5.

3. L'État membre dont la ou les autorités compétentes visées au paragraphe 1 du présent article sont responsables d'un exploitant d'aéronef donné est déterminé conformément au règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission<sup>13</sup>.
4. L'État membre dont la ou les autorités compétentes visées au paragraphe 1 du présent article sont responsables d'un aéroport de l'Union donné [...] est déterminé en fonction des compétences territoriales respectives.
5. L'État membre dont la ou les autorités compétentes visées au paragraphe 1 du présent article sont responsables d'un fournisseur de carburant donné [...] est l'État membre dans lequel ledit fournisseur a son siège social.

Pour ce qui est des fournisseurs de carburant d'aviation qui n'ont pas leur siège social dans un État membre, l'État membre concerné est celui dans lequel ledit fournisseur a fourni la plus grande quantité de carburant d'aviation en 2023 ou au cours de la première année de fourniture de carburant d'aviation sur le marché de l'UE, la date la plus tardive étant retenue. Le cas échéant, le fournisseur de carburant d'aviation peut présenter une demande motivée à l'autorité compétente dont il relève en vue d'être réattribué à un autre État membre s'il a fourni la majeure partie de son carburant d'aviation dans ce dernier au cours des deux années précédant la demande. La décision de réattribution est prise dans les neuf mois suivant la demande, est soumise à l'accord des autorités compétentes de l'État membre de réattribution et de la Commission et entre en vigueur au début de la période de déclaration qui suit la date de cette décision.

---

<sup>13</sup> Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE (JO L 219 du 22.8.2009, p. 1).

## Article 11

### Contrôle du respect des dispositions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions adoptées conformément au présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 31 décembre 2023 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.
2. Les États membres veillent à ce que tout exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 5 soit passible d'une amende. Cette amende est au moins égale au double du produit du prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation par la quantité annuelle totale non embarquée.
3. Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 4 relatives à la part minimale de CDA soit passible d'une amende. Cette amende est au moins égale au double du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et le prix de la tonne de CDA par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.
4. Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 4 relatives à la part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation soit passible d'une amende. Cette amende est au moins égale au double du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant de synthèse pour l'aviation et le prix de la tonne de carburant d'aviation conventionnel par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.
5. Dans la décision infligeant les amendes prévues aux paragraphes 3 et 4, l'autorité compétente explique la méthode appliquée pour déterminer les prix du carburant d'aviation, du CDA et du carburant de synthèse pour l'aviation sur le marché de l'Union, en se fondant sur des critères vérifiables et objectifs, y compris le rapport technique visé à l'article 12 le plus récent.

6. Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui a accumulé un déficit par rapport à l'obligation prévue à l'article 4 en ce qui concerne la part minimale de CDA ou de carburant de synthèse au cours d'une période de déclaration donnée fournisse au marché, au cours de la période de déclaration suivante, une quantité de ce type de carburant égale à ce déficit, en plus de l'obligation qui lui incombe au cours de la période de déclaration. Le respect de cette obligation n'exonère pas le fournisseur de carburant de l'obligation de payer les pénalités prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article.
7. Les États membres se dotent du cadre juridique et administratif nécessaire au niveau national pour garantir le respect des obligations et la perception des amendes.
8. Les États membres devraient s'assurer que les recettes générées par les amendes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, soient utilisées pour soutenir des projets de recherche et d'innovation dans le domaine des CDA, la production de CDA ou des mécanismes permettant de combler les différences de prix entre les CDA et les carburants d'aviation conventionnels.

## *Article 12*

### **Collecte et publication des données**

L'Agence publie chaque année un rapport technique sur la base des déclarations annuelles prévues aux articles 7 et 9 et le communique au Conseil et au Parlement européen. Ce rapport contient au moins les informations suivantes:

- a) la quantité de CDA achetée par les exploitants d'aéronefs destinée à être utilisée pour des opérations de transport aérien commercial au départ d'un aéroport de l'Union, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union;
- b) la quantité de CDA et de carburant de synthèse pour l'aviation pour l'aviation fournie, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union, et une analyse de la capacité des fournisseurs présents dans chaque État membre à respecter la trajectoire d'incorporation prévue;

- b *bis*) la quantité de CDA fournie dans les pays tiers avec lesquels l'Union, ou l'Union et ses États membres ont conclu un accord sur les services aériens et, dans la mesure du possible, dans d'autres pays tiers;
- c) l'état du marché, y compris les informations sur les prix, et les tendances en matière de production et d'utilisation de CDA dans l'Union ainsi que dans les pays tiers avec lesquels l'Union, ou l'Union et ses États membres ont conclu un accord sur les services aériens et, dans la mesure du possible, dans d'autres pays tiers; S'agissant de l'état du marché, les informations couvrent notamment l'évolution de l'écart de prix entre les CDA et les carburants fossiles;
- d) le degré de conformité des aéroports en ce qui concerne les obligations énoncées à l'article 6;
- e) le degré de conformité de chaque exploitant d'aéronef et fournisseur de carburant d'aviation soumis à une obligation au titre du présent règlement au cours de la période de déclaration;
- f) l'origine et les caractéristiques de tous les CDA achetés par des exploitants d'aéronefs et destinés à être utilisés pour des vols au départ d'aéroports de l'Union.
- g) la concentration moyenne annuelle d'hydrocarbures aromatiques, de naphthalène et de soufre, en valeur totale, dans les carburants d'aviation fournis, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union.

L'Agence consulte le comité visé à l'article 13 *bis*, paragraphe 1, lors de l'élaboration de ce rapport.

### *Article 13*

#### **Période transitoire**

Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2034, pour chaque période de déclaration, la part minimale de CDA définie à l'annexe I fournie par un fournisseur de carburant d'aviation peut être une moyenne pondérée des quantités totales du carburant d'aviation qu'il a fournies dans les aéroports de l'Union pour cette période de déclaration.

### *Article 13 bis*

#### Comité

1. La Commission est assistée par le comité RefueLEU Aviation (ci-après dénommé "comité"). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

### *Article 14*

#### **Rapports et examen**

Au plus tard le 1er janvier 2027, et tous les cinq ans par la suite, les services de la Commission présentent au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évolution du marché des carburants d'aviation et son incidence sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union, y compris en ce qui concerne l'extension éventuelle du champ d'application du présent règlement à d'autres sources d'énergie et à d'autres types de carburants de synthèse définis dans la directive sur les énergies renouvelables, en particulier à l'électricité et à l'hydrogène, la révision éventuelle des parts minimales prévues à l'article 4 et à l'annexe I et le niveau des amendes. Le rapport tient compte de l'évolution des politiques dans d'autres pays, y compris dans le cadre d'accords multilatéraux et bilatéraux avec l'Union, et comprend une évaluation détaillée de l'incidence du présent règlement sur la connectivité des îles et des territoires éloignés, sur la compétitivité des transporteurs aériens et des plateformes aéroportuaires européens par rapport à leurs concurrents dans les pays voisins, sur la fuite de carbone et, le cas échéant, sur l'élaboration d'un éventuel cadre stratégique pour l'adoption des CDA au niveau de l'OACI. Le rapport fournit également des informations sur les progrès technologiques dans le domaine de la recherche et de l'innovation dans le secteur de l'aviation qui sont pertinents pour les CDA, y compris en ce qui concerne la réduction des émissions autres que le CO<sub>2</sub>.

Le rapport pourrait examiner s'il y a lieu de modifier le présent règlement et, le cas échéant, proposer des modifications, conformément à un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de CDA au niveau de l'OACI.

Parmi les options examinées, les services de la Commission étudieront la mise en place de mécanismes de soutien à la production et à l'utilisation de CDA, y compris la collecte et l'utilisation de fonds, ainsi que d'autres mécanismes permettant de combler les différences de prix entre le CDA et les carburants d'aviation conventionnels. Ces mécanismes devraient viser à limiter les effets négatifs du présent règlement sur la connectivité aérienne, à éviter un déplacement du trafic vers des plateformes aéroportuaires de pays tiers et à atténuer la fuite de carbone.

En particulier, à défaut de système obligatoire à l'échelon international concernant l'utilisation de CDA pour les vols internationaux présentant un niveau d'ambition similaire à celui des exigences énoncées dans le présent règlement ou de mécanismes mis au point au niveau international pour prévenir le risque de fuite de carbone et de distorsion de concurrence dans le secteur de l'aviation internationale d'ici au 31 décembre 2026, la Commission envisagera la mise en place de mécanismes ciblés visant à prévenir ces effets, y compris, s'il y a lieu, l'extension à l'aviation internationale du règlement (UE) .../...<sup>14</sup>, ainsi que d'autres types de mesures tenant compte de la destination finale en dehors du territoire de l'Union.

La Commission consulte le comité visé à l'article 13 *bis*, paragraphe 1, lors de l'élaboration de ce rapport, au minimum six mois avant l'adoption de celui-ci.

---

<sup>14</sup> RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL [...] établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

*Article 15*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Toutefois, les articles 4 et 5 s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 et les articles 7 et 9 s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> avril 2024 pour la période de déclaration de l'année 2023.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président / La présidente*

*Par le Conseil*  
*Le président*

### Annexe I (parts en volume)

- (a) À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, une part minimale en volume de 2 % de CDA;
- (b) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, une part minimale en volume de 6 % de CDA, dont une part minimale de 0,7 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2035, une part minimale en volume de 20 % de CDA, dont une part minimale de 5 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (d) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2040, une part minimale en volume de 32 % de CDA, dont une part minimale de 8 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2045, une part minimale en volume de 38 % de CDA, dont une part minimale de 11 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (f) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2050, une part minimale en volume de 63 % de CDA, dont une part minimale de 28 % de carburants de synthèse pour l'aviation.

### Annexe II — Modèle pour la déclaration des exploitants d'aéronefs

Aéroport de l'Union	Code OACI de l'aéroport de l'Union	Quantité annuelle de carburant d'aviation requise (en tonnes)	Quantité de carburant d'aviation réellement embarquée (en tonnes)	Quantité annuelle non embarquée (en tonnes)	Quantité annuelle <b>totale</b> non embarquée (en tonnes)

### **Modèle pour la déclaration des exploitants d'aéronefs sur les achats de CDA**

Fournisseur de carburant	Quantité achetée (tonnes)	Technologie de conversion	Caractéristiques	Origine des matières premières	Émissions tout au long du cycle de vie