Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 16 mars 2022
(OR. en)

10884/1/21
REV 1

Dossier interinstitutionnel:
2021/0205(COD)

TRANS 479
AVIATION 207
ENV 530
ENER 331
IND 201
COMPET 558
ECO 80
RECH 355
CODEC 1101
CLIMA 197
RELEX 674

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 561 final/2
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 561 final/2.

p.j.: COM(2021) 561 final/2

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.7.2021
COM(2021) 561 final/2

2021/0205 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2021) 561 final of 14.7.2021

Addition of the missing Legislative Financial Statement

The text shall read as follows:

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

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

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Il est important de veiller à ce que le marché intérieur de l'aviation soit concurrentiel et fonctionne bien pour la mobilité des citoyens européens et pour l'économie européenne dans son ensemble. En 2018, les industries de l'aviation et de l'aéronautique ont employé directement 0,4 million de personnes dans l'UE[1], selon les estimations, et ont contribué au PIB de l'UE à hauteur de 2,1 %[2] en 2017. L'aviation est un puissant moteur de cohésion sociale et régionale qui dynamise le tourisme, stimule le commerce et relie les individus. En 2018[3], plus de 1,2 milliard de passagers ont pris l'avion au départ et à destination de plus de 500 aéroports en Europe. Le secteur de l'aviation de l'UE contribue à l'intégration européenne et renforce la position de l'UE en tant qu'acteur géopolitique de premier plan.

La connectivité aérienne est un moteur essentiel de la mobilité des citoyens de l'UE, de l'évolution des régions de l'UE et de la croissance de l'économie dans son ensemble. Le niveau élevé de connectivité aérienne au sein de l'UE, ainsi qu'au départ et à destination de l'UE, est mieux assuré lorsque le marché du transport aérien de l'UE fonctionne dans des conditions de concurrence égales, où tous les acteurs du marché peuvent opérer sur la base de l'égalité des chances. En cas de distorsions du marché, les exploitants d'aéronefs ou les aéroports risquent d'être désavantagés par rapport à leurs concurrents. À son tour, cela peut entraîner une perte de compétitivité de l'industrie et une perte de connectivité aérienne pour les citoyens et les entreprises.

Il est essentiel, en particulier, de garantir des conditions de concurrence égales sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'UE en ce qui concerne l'utilisation du carburant d'aviation. En effet, le carburant d'aviation représente une part importante des coûts des exploitants d'aéronefs, c'est-à-dire jusqu'à 25 % des coûts d'exploitation. Les variations de prix du carburant d'aviation peuvent avoir des répercussions importantes sur les performances économiques des exploitants d'aéronefs. En outre, les différences de prix du carburant d'aviation entre les zones géographiques, comme c'est actuellement le cas entre les différents aéroports de l'UE, ou entre les aéroports de l'UE et de pays tiers, peuvent inciter les exploitants d'aéronefs à adapter leurs stratégies de ravitaillement pour des raisons économiques.

Les exploitants d'aéronefs peuvent avoir recours à des pratiques telles que l'emport de carburant supplémentaire («fuel tankering», ou suremport), qui consiste à embarquer plus de carburant d'aviation que nécessaire dans un aéroport donné dans le but d'éviter le ravitaillement partiel ou total dans un aéroport de destination où le carburant est plus cher. Le suremport entraîne une consommation de carburant plus élevée que nécessaire, et donc des émissions plus importantes, et porte atteinte à la concurrence loyale sur le marché du transport

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Source: SWD(2017) 207 final.

3 Source: Eurostat; Les emplois indirects générés par le transport aérien peuvent être jusqu'à trois fois supérieurs aux emplois directs (Commission européenne, 2015).

aérien de l'Union. En plus d'être contraire aux efforts de l'Union pour décarboner le secteur de l'aviation, le suremport est également préjudiciable à une concurrence saine entre les acteurs du marché de l'aviation. Avec l'introduction et la montée en puissance des carburants durables d'aviation dans les aéroports de l'Union, les pratiques de suremport pourraient être exacerbées en raison de l'augmentation des coûts du carburant d'aviation. En ce qui concerne le suremport, le présent règlement vise à rétablir et à préserver des conditions de concurrence égales dans le secteur du transport aérien, tout en évitant tout effet néfaste sur l'environnement.

La Commission a adopté en décembre 2020 la stratégie de mobilité durable et intelligente[4]. Cette stratégie fixe l'objectif d'encourager l'utilisation de carburants durables d'aviation. Les carburants durables d'aviation peuvent apporter une contribution importante à la réalisation de l'objectif climatique de l'UE rehaussé à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique de l'UE. Aux fins de la présente initiative, on entend par carburants durables d'aviation les carburants liquides de substitution pouvant remplacer le carburant d'aviation conventionnel. Afin de réduire considérablement ses émissions, le secteur de l'aviation doit réduire sa dépendance exclusive actuelle à l'égard du carburant d'aviation fossile et accélérer sa transition vers des types de carburants et des technologies innovants et durables. Bien que les technologies de propulsion alternatives pour les aéronefs, telles que l'électricité ou l'hydrogène, fassent des progrès prometteurs, leur introduction à l'usage commercial nécessitera des efforts et un temps de préparation considérables. Étant donné que le secteur du transport aérien doit réduire son empreinte carbone sur toutes les plages de vol dès 2030, le rôle des carburants liquides durables d'aviation sera essentiel. C'est pourquoi des mesures visant à accroître la fourniture et l'utilisation de carburants durables d'aviation dans les aéroports de l'Union sont également nécessaires.

Alors que plusieurs filières de carburants durables d'aviation sont certifiées pour être utilisées dans l'aviation, leur utilisation est actuellement négligeable, faute de production à un coût abordable. Une obligation de mélange ciblant spécifiquement le secteur de l'aviation est nécessaire, afin de stimuler l'adoption par le marché des technologies de carburant les plus innovantes et les plus durables. Cela permettrait d'augmenter la capacité de production et de réduire les coûts de production au fil du temps. Étant donné que les carburants durables d'aviation devraient représenter au moins 5 % des carburants d'aviation d'ici à 2030 et 63 % d'ici à 2050, il est essentiel que les technologies de carburant soutenues au titre du présent règlement présentent le plus fort potentiel du point de vue de l'innovation, de la décarbonation et de la disponibilité. Il s'agit d'une condition sine qua non pour répondre à la demande future du secteur de l'aviation et pour contribuer à la réalisation des objectifs de décarbonation. Cela devrait couvrir notamment les biocarburants avancés et les carburants de synthèse pour l'aviation. En particulier, les carburants de synthèse pour l'aviation pourraient permettre de réduire les émissions de 85 % ou plus par rapport au carburant fossile d'aviation. Lorsque les carburants sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capturé directement dans l'air, les économies d'émissions potentielles par rapport au carburant fossile d'aviation peuvent atteindre 100 %. En tant que tels, les carburants de synthèse pour l'aviation ont le

[4] Source: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

potentiel de décarbonation le plus élevé de tous les carburants envisagés dans le contexte de cette initiative. De plus, leur processus de production est particulièrement économe en ressources, surtout en ce qui concerne l'utilisation de l'eau, par rapport à la production d'autres filières de carburants durables d'aviation. Même si les carburants de synthèse pour l'aviation pouvaient contribuer de manière significative à la décarbonation du secteur, leur apparition sur le marché en volumes importants d'ici à 2030 est peu probable en l'absence d'un soutien politique spécifique. En effet, les coûts de production des carburants de synthèse pour l'aviation sont actuellement estimés à 3 à 6 fois le prix du marché en cours du carburant d'aviation fossile. Étant donné que les carburants de synthèse pour l'aviation sont censés jouer un rôle dans la décarbonation du secteur dès 2030 et qu'ils devraient représenter au moins 28 % du mélange de carburants d'aviation d'ici à 2050, il est nécessaire que le présent règlement prévoie une obligation secondaire spécifique pour favoriser leur introduction sur le marché. Cette mesure devrait permettre de réduire en partie les risques liés aux investissements dans les capacités de production de carburants de synthèse pour l'aviation et d'augmenter ces mêmes capacités.

Pour des raisons de durabilité, il convient de ne pas soutenir les biocarburants de première génération, tels que les biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, dont le potentiel d'extensibilité est limité et qui suscitent des préoccupations en matière de durabilité. Il se produit des changements indirects de l'utilisation des terres lorsque la culture de végétaux destinés aux biocarburants entraîne 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. 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 plus grands risques liés au changement indirect de l'utilisation des terres ont été identifiés pour les biocarburants produits à partir de matières premières pour lesquelles on observe une expansion significative de la zone de production sur des terres dont le stock de carbone est important. Outre les émissions de gaz à effet de serre associées au changement indirect de l'utilisation des terres, qui est susceptible d'annuler tout ou partie des économies d'émissions de gaz à effet de serre réalisées par les différents biocarburants, ce changement indirect de l'utilisation des terres présente également des 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. Par conséquent, il convient de ne pas promouvoir l'utilisation de carburants issus des cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale. Cette approche s'aligne sur le cadre politique de l'Union pertinent, qui tend à limiter, voire à supprimer progressivement, l'utilisation des biocarburants issus de cultures pour des raisons environnementales. C'est notamment le cas de la directive sur les énergies renouvelables, qui

restreint l'utilisation des biocarburants issus de cultures en raison de leurs avantages environnementaux limités, de leur faible potentiel en matière de réduction des gaz à effet de serre et du fait que ces biocarburants sont en concurrence directe avec les secteurs de l'alimentation humaine et animale pour l'accès aux matières premières. L'exclusion des biocarburants issus de cultures vise également à éviter le risque de déplacement des biocarburants du secteur routier vers le transport aérien, car cela pourrait ralentir la décarbonation du transport routier, qui reste de loin le mode de transport le plus polluant pour le moment. Le secteur de l'aviation présente 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 issus de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale en encourageant leur utilisation en vertu du présent règlement.

Les technologies les plus matures sur le plan industriel qui présentent en même temps un fort potentiel de durabilité, comme les carburants durables d'aviation produits à partir de lipides résiduaires (matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de la directive sur les énergies renouvelables), devraient être éligibles afin de lancer le marché et de permettre des réductions d'émissions à court terme. Alors qu'une telle mesure devrait réduire considérablement les émissions du secteur des transports dans son ensemble, à l'heure actuelle, la grande majorité des bioliquides sont produits pour le secteur routier. Par conséquent, un déplacement des matières premières pour la production de biocarburants dans le secteur routier vers la production pour le secteur de l'aviation pourrait avoir lieu, mais serait limité. En effet, on estime que le déplacement potentiel des biocarburants produits indiqués à l'annexe IX, partie B, de la directive sur les énergies renouvelables serait d'environ 3,2 % d'ici à 2030[5].

L'introduction progressive de carburants durables sur le marché du transport aérien devrait entraîner une augmentation des coûts du carburant d'aviation pour les compagnies aériennes. Cela pourrait accentuer les pratiques de distorsion préexistantes, telles que le suremport, de la part des exploitants d'aéronefs. La présente proposition de règlement vise donc à doter le marché de l'aviation de l'UE de règles solides afin de garantir que des parts de carburants durables d'aviation augmentant progressivement puissent être introduites dans les aéroports de l'UE sans effets néfastes sur la compétitivité du marché intérieur de l'aviation de l'UE.

Pour que l'obligation de fournir des carburants durables d'aviation ne nuise pas à l'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien, il est essentiel d'imposer une obligation claire et uniforme à tous les fournisseurs de carburant d'aviation sur le marché intérieur de l'UE. En raison de la dimension transfrontière et mondiale inhérente au transport aérien, il est préférable d'adopter un règlement harmonisé propre à l'aviation plutôt qu'un cadre devant être transposé au niveau national, car ce dernier pourrait aboutir à des mesures nationales disparates assorties d'exigences et d'objectifs chiffrés différents. Pour une conception claire et efficace de la politique, les obligations imposées aux fournisseurs de

[5] Analyse d'impact d'une proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable.

carburant d'aviation en ce qui concerne les carburants durables d'aviation devraient être énoncées exclusivement dans le présent règlement, qui constitue une lex specialis de la directive sur les énergies renouvelables. De même que le règlement fixe des parts minimales de carburant durable d'aviation, il n'empêche pas les compagnies aériennes ou les fournisseurs de carburant de poursuivre des objectifs environnementaux plus ambitieux ou de rechercher d'autres avantages économiques/financiers liés au carburant durable d'aviation en embarquant ou en fournissant des parts plus élevées de ce carburant. À cette fin, les compagnies aériennes devraient pouvoir chercher à conclure des accords adéquats avec les fournisseurs de carburant d'aviation afin d'accroître leur utilisation de carburants durables. Le règlement ne prévoit pas la possibilité de négocier quant à l'utilisation de carburants durables d'aviation (système des «certificats négociables»). Si la négociation était introduite à tout moment à l'avenir, elle devrait être régie par des règles solides garantissant l'intégrité environnementale du système.

Le présent règlement devrait s'accompagner d'une intensification des efforts de l'UE et de ses États membres au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue de fixer des objectifs contraignants pour l'utilisation de carburants durables dans l'aviation internationale, d'une alliance stratégique de l'UE visant à renforcer la chaîne de valeur de la production de carburants durables d'aviation dans l'UE, notamment pour les technologies les plus innovantes telles que les biocarburants avancés et les carburants de synthèse pour l'aviation, y compris des mécanismes de financement tels que des contrats de différence et des mesures pour faciliter la certification des technologies innovantes en matière de carburants durables d'aviation.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition de règlement est en accord avec la politique de l'UE en matière de transport aérien, en particulier avec les règles applicables qui forment le cadre du marché intérieur de l'aviation de l'UE. Elle poursuit les mêmes objectifs que le règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, à savoir garantir que les compagnies aériennes opérant dans l'UE puissent se concurrencer sur la base de l'égalité des chances. Le règlement proposé s'aligne également sur le règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, qui vise à garantir que tous les transporteurs aériens opérant au départ et à destination de l'UE puissent bénéficier de conditions de concurrence égales.

La présente proposition de règlement est compatible avec le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), en particulier avec le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes. Le règlement proposé exige que l'AESA reçoive et traite les rapports des compagnies aériennes, notamment concernant l'embarquement de carburant d'aviation. L'obligation relative à l'embarquement de carburant d'aviation établie

en vertu du règlement proposé devrait être compatible avec les règles relatives à la sécurité du carburant d'aviation énoncées dans le règlement (UE) nº 965/2012.

Le règlement proposé est compatible avec la directive sur les énergies renouvelables[6], car il devrait entraîner une augmentation de l'utilisation des énergies renouvelables dans le transport aérien. Le règlement proposé s'appuie sur des éléments des règles de la directive sur les énergies renouvelables, notamment son cadre de durabilité. La directive sur les énergies renouvelables est un cadre intersectoriel qui fixe des objectifs chiffrés pour des secteurs généraux. Elle n'a pas suffi à stimuler l'utilisation de carburants durables d'aviation en raison des spécificités du secteur de l'aviation, notamment la forte pression concurrentielle sur les coûts exercée par ce secteur à l'échelle de l'UE et au niveau mondial, ainsi que le marché intérieur de l'aviation de l'UE, hautement intégré et concurrentiel, et sa dimension mondiale. Le règlement proposé établit des exigences totalement harmonisées pour garantir des conditions de concurrence égales entre les compagnies aériennes et éviter tout désavantage concurrentiel entre les aéroports de l'UE.

Le règlement proposé est cohérent avec le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE)[7], qui s'applique à l'aviation. Il devrait interagir facilement avec le SEQE-UE, qui incite les exploitants d'aéronefs à utiliser des carburants durables d'aviation, c'est-à-dire que les compagnies aériennes ne sont pas tenues de restituer des quotas lorsqu'elles déclarent l'utilisation de carburants durables d'aviation. L'effet du SEQE-UE devrait être renforcé lors de sa prochaine révision. Le règlement proposé s'appuie sur le SEQE-UE en faisant une référence croisée aux processus requis pour la vérification des déclarations des compagnies aériennes (articles 14 et 15 du SEQE-UE).

Le règlement proposé est cohérent avec la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, mais devrait interagir de manière limitée avec celle-ci. Cette directive établit un cadre commun pour des mesures visant à déployer dans l'UE une infrastructure destinée aux carburants alternatifs. Sachant que les carburants durables d'aviation sont fongibles avec le carburant d'aviation conventionnel, les besoins en infrastructure supplémentaire dans les aéroports sont limités, mais il est néanmoins important de s'assurer que l'infrastructure fournie est adaptée à l'objectif poursuivi.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Les objectifs du règlement proposé sont également conformes aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, à savoir réaliser 55 % de réduction des émissions au niveau de l'UE d'ici à 2030 et parvenir à une économie neutre en carbone d'ici à 2050. Il vise à garantir des conditions de concurrence égales entre les acteurs du marché unique de l'aviation et à doter le secteur de règles solides garantissant sa compétitivité tout en introduisant une part croissante de carburants durables d'aviation. Cette démarche est en accord avec les objectifs politiques de l'UE, à savoir une reprise rapide des secteurs les plus durement touchés par la crise de la

[6] 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.

[7] 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.

COVID-19 et un marché unique de l'UE fort, propice à la croissance et à l'emploi. Enfin, le règlement proposé est conforme aux objectifs de transition énergétique, passant de l'énergie fossile à des sources d'énergie renouvelables, et visant à améliorer la sécurité énergétique de l'UE en réduisant notre dépendance vis-à-vis des produits énergétiques provenant de pays tiers.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Le règlement proposé vise à garantir des conditions de concurrence égales entre les acteurs du marché unique de l'aviation et à doter le secteur de règles solides garantissant sa compétitivité, tout en renforçant sa durabilité. Le texte juridique comprendra des dispositions détaillées propres à l'aviation afin de tenir compte des complexités du secteur.

L'article 100, paragraphe 2, habilite l'Union à déterminer les dispositions appropriées dans le domaine du transport aérien.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le transport aérien est un domaine d'une grande importance pour l'UE, puisqu'il s'agit d'un marché hautement intégré fonctionnant en réseau sur l'ensemble de l'UE et à l'extérieur. La dimension transfrontière est inhérente au transport aérien, ce qui fait de tout cadre réglementaire fragmenté un obstacle important pour les acteurs économiques du transport aérien.

Une intervention au niveau de l'UE est nécessaire, car la compétitivité du marché intérieur de l'aviation de l'UE dans son ensemble ne peut être traitée de manière adéquate au niveau national. Cette intervention au niveau de l'UE est nécessaire en particulier pour éviter de disposer d'un patchwork de mesures nationales avec de possibles effets non désirés. Alors que l'objectif du règlement proposé est de rétablir des conditions de concurrence égales sur le marché du transport aérien, l'établissement de niveaux d'obligations différents par État membre pourrait avoir l'effet inverse et fausser davantage le marché de l'aviation, en encourageant des pratiques néfastes de la part des exploitants d'aéronefs, comme le suremport.

Enfin, en ce qui concerne l'imposition d'une obligation de fourniture de carburants durables d'aviation, une action au niveau de l'UE avec des règles harmonisées propres à l'aviation s'appliquant directement aux acteurs du marché devrait être plus efficace que des mesures nationales fixant des exigences et des objectifs chiffrés différents.

• Proportionnalité

L'action au niveau de l'UE devrait définir une orientation politique claire pour les acteurs du marché, tant dans l'industrie de l'aviation que dans celle des carburants. Un ensemble clairement défini de règles au niveau de l'UE signifie que les compagnies aériennes peuvent opérer sur la base de l'égalité des chances dans toute l'UE, rétablissant ainsi des conditions de concurrence égales pour les compagnies aériennes et les aéroports. De plus, l'industrie des carburants pour l'aviation recevra des signaux clairs sur le niveau de fourniture de carburant

et les technologies dans lesquelles investir. L'établissement d'un ensemble unique de règles s'accompagne aussi d'une réduction des coûts de mise en conformité pour les acteurs du marché.

Une action au niveau de l'UE sur les carburants durables d'aviation contribuerait à la réalisation des ambitions accrues de l'UE en matière de climat telles que définies dans la loi européenne sur le climat. Le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030 établit que les carburants durables d'aviation ont un rôle majeur à jouer pour réduire les émissions provenant de l'aviation d'ici à 2030 et d'ici à 2050, ainsi que pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE. Par conséquent, l'établissement de règles au niveau de l'UE sur la production et l'utilisation des carburants durables d'aviation permet d'adopter une approche «sur mesure» pour atteindre ces objectifs. S'appuyer uniquement sur des mesures nationales ayant des objectifs chiffrés probablement différents (le cas échéant) comporterait le risque que le niveau global d'ambition soit insuffisant. La présente initiative peut également soutenir la révision à venir de la directive sur les énergies renouvelables en renforçant la part d'énergie renouvelable dans le secteur des transports.

L'action au niveau de l'UE peut avoir des effets positifs au niveau international. De même que l'intervention de l'UE aurait des effets sur l'ensemble du marché européen de l'aviation et des carburants durables d'aviation, elle devrait avoir plus d'importance à l'égard des pays tiers que les initiatives nationales isolées. Des effets d'entraînement sont également susceptibles de se produire plus facilement, les pays tiers pouvant envisager d'adopter des mesures similaires. À son tour, cela pourrait accélérer les travaux en cours au niveau de l'OACI sur l'utilisation des carburants durables d'aviation. En bref, l'action de l'UE pourrait inciter des développements ultérieurs relatifs à la production et à l'utilisation des carburants durables d'aviation en dehors de l'UE, contribuant ainsi à créer des conditions de concurrence égales au niveau mondial et à réduire les émissions du transport aérien à une échelle plus étendue.

- **Choix de l'instrument**

La présente initiative doit être déployée rapidement et efficacement, en tant qu'élément clé du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente, et en tant que composante nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE d'ici à 2030 et d'ici à 2050, en veillant à ce que le secteur de l'aviation accélère sa propre décarbonation sans compromettre les avantages reconnus d'un marché intérieur de l'aviation hautement intégré. Comme expliqué à la section 1.4 et à l'annexe 11 de l'analyse d'impact, le meilleur moyen d'y parvenir est de réglementer directement les acteurs économiques au niveau de l'UE par l'intermédiaire d'un règlement relatif au marché intérieur. En effet, des règles communes s'appliquant directement et uniformément aux acteurs du marché de l'aviation et du carburant dans l'ensemble de l'UE apporteront clarté et uniformité. Le marché unique de l'aviation étant intrinsèquement intégré au niveau de l'UE, il fonctionne mieux lorsque les règles sont appliquées à toutes les compagnies aériennes de la même manière. Le fait d'imposer les mêmes exigences à tous les acteurs du marché réduit les risques de distorsion de la concurrence et envoie des signaux clairs aux acteurs du marché de l'aviation non européens, lorsqu'ils volent dans l'UE. Un ensemble de règles uniformes dans toute l'UE, établies par un

règlement, permettra d'envoyer des signaux forts et clairs au marché. Étant donné que le passage aux carburants durables d'aviation nécessite des investissements importants, il est indispensable que le cadre réglementaire fournisse un ensemble de règles unique, à long terme et robuste à tous les investisseurs à l'échelle de l'UE. En particulier, il est crucial d'éviter de créer un patchwork de mesures différentes au niveau national, comme ce serait le cas si elles étaient mises en œuvre dans le cadre d'une directive intersectorielle. Si cela peut fonctionner avec des modes de transport comme le transport routier ou ferroviaire, cela ne peut pas fonctionner pour un mode de transport comme l'aviation qui a une dimension transfrontière et mondiale. Pour la plupart des compagnies aériennes, l'échelle du marché est européenne, voire mondiale. Un patchwork de transpositions nationales pourrait réduire l'efficacité de la politique et compromettre la décarbonation effective du transport aérien. Cela pourrait aussi être propice à des comportements économiques différents dans les industries de l'aviation et du carburant d'un État membre à l'autre. Cela pourrait entraîner des pratiques d'évitement des coûts (par exemple, le suremport) qui nuiraient au bon fonctionnement du marché unique. La présente initiative aura une influence importante sur les acteurs du transport aérien et sur le marché intérieur de l'aviation dans son ensemble. Il est essentiel que les obligations imposées s'appliquent à toutes les compagnies aériennes de manière uniforme, ce qui peut être garanti par un règlement. Il est tout aussi important pour l'efficacité de cette initiative que l'obligation liée à la fourniture de carburant soit mise en œuvre et appliquée de manière uniforme. Si les obligations en matière de fourniture de carburant étaient différentes selon les régions de l'UE (par exemple, objectifs chiffrés différents, normes de durabilité variables, etc.), cela entraînerait des différences de traitement entre les compagnies aériennes et pourrait induire des distorsions de concurrence entre les aéroports de l'UE ou désavantager les acteurs de l'aviation de l'UE par rapport à leurs concurrents extérieurs à l'UE. La présente initiative devrait être mise en œuvre dans un règlement autonome afin de tenir compte des spécificités et des complexités du marché unique de l'aviation.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Il s'agit d'une nouvelle initiative. Il n'y a donc pas eu d'évaluation ex post ni de bilan de qualité.

• Consultation des parties intéressées

La présente proposition de règlement fait suite à une consultation complète qui s'est déroulée au cours de l'année 2020. La Commission a mené une consultation publique en mars et avril 2020 sur l'analyse d'impact initiale. Au total, 121 autorités publiques, acteurs des industries de l'aéronautique et des carburants, organisations à but non lucratif, universitaires et citoyens ont donné leur avis. En général, les commentaires exprimaient leur soutien vis-à-vis d'une action réglementaire au niveau de l'UE pour stimuler l'utilisation de carburants durables d'aviation. La Commission a organisé deux tables rondes (en mars et novembre 2020), lors desquelles ont été tenues des sessions consacrées aux discussions avec les parties intéressées et les États membres, et des sessions consacrées aux discussions avec

les États membres uniquement. Les tables rondes ont permis d'obtenir des points de vue directs et d'échanger avec les participants sur la nécessité d'une action réglementaire au niveau de l'UE concernant les carburants durables d'aviation. La première table ronde a permis de recueillir des informations précieuses sur la définition du problème, tandis que la seconde table ronde s'est concentrée sur les options stratégiques, permettant aux participants de donner leur avis sur l'option qu'ils préfèrent et de suggérer des ajustements dans la conception des options proposées. Une consultation publique ouverte de 12 semaines a eu lieu d'août à octobre 2020. Au total, 156 réponses ont été recueillies auprès d'autorités publiques, d'acteurs des industries de l'aéronautique et des carburants, d'organisations non gouvernementales, d'universitaires et de citoyens. En général, les réponses ont exprimé le soutien des personnes vis-à-vis d'une action réglementaire au niveau de l'UE pour stimuler l'utilisation de carburants durables d'aviation sous la forme d'une obligation de mélange de carburants durables. Des informations précieuses ont été recueillies quant à la préférence des personnes interrogées pour des conceptions spécifiques de cette mesure. Enfin, au cours de l'étude de soutien réalisée par un prestataire externe, une consultation ciblée a été effectuée afin d'obtenir des informations spécifiques et détaillées sur le fonctionnement du marché de l'aviation, l'état du marché des carburants d'aviation, la production de carburants durables d'aviation et les différentes politiques existantes ou à venir en faveur de l'utilisation de carburants durables d'aviation. Cette consultation ciblée s'est concentrée sur les acteurs de l'industrie aéronautique, de l'industrie des carburants d'aviation, des États membres, des organisations à but non lucratif et des organisations internationales de l'aviation.

Tout au long de cette stratégie de consultation globale, la grande majorité des parties intéressées de l'industrie aéronautique (compagnies aériennes, aéroports, constructeurs d'aéronefs) et de l'industrie des carburants, les États membres et les ONG ont soutenu l'établissement d'une obligation liée aux carburants durables d'aviation en tant que mécanisme politique efficace pour stimuler la production et l'utilisation de carburants durables d'aviation et pour décarboner le secteur de l'aviation. Les parties intéressées étaient assez partagées sur la manière précise dont cette option doit être conçue, mais une majorité de fournisseurs de carburant, d'États membres, d'ONG et d'aéroports ainsi que certaines compagnies aériennes prônent une obligation en ce qui concerne les carburants durables d'aviation du côté de l'offre, moyennant une certaine souplesse dans la distribution du carburant, et la fourniture de carburant d'aviation pour tous les vols au départ des aéroports de l'UE. Parallèlement, la majorité des parties intéressées a estimé qu'il était nécessaire de prendre des mesures pour prévenir les fuites de carbone et les distorsions sur le marché intérieur de l'aviation. La majorité des parties intéressées (compagnies aériennes, aéroports, industrie du carburant, ONG, États membres) soutient également des mesures d'incitation spécifiques en faveur des carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport. Toutes ces mesures ont été incluses dans l'option stratégique privilégiée.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Une étude a été menée par un prestataire externe pour appuyer l'analyse d'impact qui sous-tend la présente proposition. Cette étude a débuté en juillet 2020 et s'est achevée début 2021. L'étude a fourni des informations précieuses aux services de la Commission, notamment en

vue de concevoir les options stratégiques, d'évaluer leurs incidences environnementales, économiques et sociales, et de recueillir les avis des parties intéressées directement concernées.

- **Analyse d'impact**

Les options stratégiques proposées s'articulaient autour d'une exigence réglementaire consistant en une obligation en ce qui concerne les carburants durables d'aviation. Cette exigence permet de rétablir des conditions de concurrence égales dans le secteur du transport aérien en ce qui concerne l'embarquement de carburant d'aviation et de maintenir ces conditions tout en augmentant l'utilisation des carburants durables dans l'aviation. Les options stratégiques proposaient différentes façons de concevoir l'obligation. La première série d'options comprenait l'obligation pour les fournisseurs de carburant de distribuer des carburants durables d'aviation dans tous les aéroports de l'UE. La deuxième série d'options comprenait l'obligation pour les compagnies aériennes d'embarquer des carburants durables d'aviation lorsqu'elles opèrent au départ des aéroports de l'UE (une sous-option couvrait tous les vols, l'autre sous-option ne couvrait que les vols à l'intérieur de l'UE). Enfin, la troisième série d'options comprenait l'obligation pour les fournisseurs de carburant de distribuer des carburants durables d'aviation, avec une certaine souplesse dans un premier temps, et pour les compagnies aériennes d'embarquer du carburant d'aviation avant de quitter les aéroports de l'UE. Les objectifs étaient exprimés en volume de carburants durables d'aviation pour certaines options et en termes de réduction de l'intensité de CO2 du carburant d'aviation pour les autres. Toutes les options prévoyaient des incitations à soutenir les carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport. L'option privilégiée consistait à imposer une obligation de mélange de carburants durables d'aviation aux fournisseurs de carburant et une obligation d'embarquement de carburant d'aviation aux compagnies aériennes, y compris une obligation secondaire relative aux carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport. Cette option a été privilégiée, car elle permet de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché du transport aérien tout en augmentant considérablement la production et l'utilisation des carburants durables d'aviation.

Les options stratégiques privilégiées permettent de maintenir la compétitivité de l'industrie du transport aérien et entraînent une réduction importante, d'environ 60-61 % d'ici 2050, des émissions de CO2 de la production à la combustion dans le secteur de l'aviation par rapport au scénario de référence. Les émissions de polluants atmosphériques diminuent d'environ 9 % d'ici 2050 par rapport au scénario de référence. Globalement, les coûts environnementaux de l'aviation (liés aux émissions de CO2 et aux émissions de polluants atmosphériques) sont réduits d'environ 87 à 88 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence, exprimés en valeur actualisée sur la période 2021-2050. Les capacités de production des carburants durables d'aviation gagnent entre 25,5 et 25,6 millions de tonnes supplémentaires d'ici 2050. L'apparition des carburants durables d'aviation sur le marché entraîne une réduction importante de la dépendance de l'aviation à l'égard des carburants d'aviation fossiles, dont la consommation diminue de 65 % d'ici 2050 par rapport au scénario de référence. La sécurité énergétique de l'UE s'améliore puisque les importations d'énergie fossile en provenance de

pays tiers diminuent et que les matières premières et l'électricité renouvelable destinées à la production de carburants durables d'aviation proviennent de l'UE (les carburants durables d'aviation produits dans l'UE représentent 92 % du total utilisé en 2050). En vertu des options stratégiques privilégiées, les technologies dans le domaine des carburants durables d'aviation présentant le meilleur potentiel de décarbonation se généralisent plut tôt sur le marché qu'en l'absence d'une intervention. Les prix des carburants durables d'aviation diminuent par rapport aux estimations actuelles, ce qui contribue à réduire à terme l'écart avec le prix des carburants d'aviation fossiles. Les options stratégiques privilégiées entraînent une création nette d'emplois dans l'UE, soit environ 202 100 emplois supplémentaires par rapport au scénario de référence. Enfin, la réduction de la pollution atmosphérique a des effets positifs en termes de santé publique (ainsi, les coûts externes liés à la pollution atmosphérique diminuent d'environ 1,5 milliard d'EUR sur la période 2021-2050 par rapport au scénario de référence).

Globalement, les options stratégiques C1 et C2 entraînent une augmentation des coûts de 20,3 milliards d'EUR et de 14,6 milliards d'EUR respectivement par rapport au scénario de référence sur la période 2021-2050. Ces coûts sont en grande partie dus à une augmentation du coût du carburant d'aviation par rapport au scénario de référence: 103,5 milliards d'EUR pour C1 et 88,2 milliards d'EUR pour C2 en valeur actualisée sur la période 2021-2050. L'accroissement du coût des carburants se répercute sur les tarifs aériens, qui devraient augmenter d'environ 8,1-8,2 % d'ici à 2050. La hausse des tarifs aériens entraîne un léger ralentissement de l'activité totale de transport aérien de passagers par rapport au scénario de référence, mais celle-ci continue néanmoins d'augmenter de 77 % d'ici 2050 par rapport à 2015. Il s'ensuit une baisse des coûts d'investissement et d'exploitation du transport aérien, respectivement de 84 milliards d'EUR (C1) et de 74,5 milliards d'EUR (C2) par rapport au scénario de référence. Les coûts logistiques supplémentaires s'élèvent à 0,19 milliard d'EUR (C1 et C2). Les compagnies aériennes subissent également une augmentation des coûts de déclaration de 0,34 milliard d'EUR (C1 et C2) par rapport au scénario de référence, en valeur actualisée sur la période 2021-2050. Pour les producteurs de carburants durables d'aviation, les besoins d'investissement sur la période 2021-2050 sont estimés à environ 10,4-10,5 milliards d'EUR. En effet, 104 à 106 usines supplémentaires doivent être construites dans l'UE d'ici à 2050 pour répondre aux besoins en termes de capacité de production de carburants durables d'aviation.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Le règlement proposé évite d'imposer une charge excessive aux opérateurs économiques en réduisant les coûts de mise en conformité. En particulier pendant les cinq premières années de son application, il prévoit une certaine souplesse dans la manière dont les fournisseurs de carburant d'aviation peuvent remplir leur obligation de fourniture de carburant durable d'aviation. Cela devrait réduire les frais de logistique et éviter l'augmentation des coûts des carburants durables d'aviation. Sachant que le carburant d'aviation représente une part importante des coûts d'exploitation pour les exploitants d'aéronefs, cela devrait avoir un effet positif sur leur compétitivité.

- **Droits fondamentaux**

Cette proposition n'a pas d'incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire est liée notamment à l'examen des rapports et à l'évaluation de la conformité des opérateurs économiques soumis à des obligations, ainsi qu'aux rapports annuels de l'AESA à la Commission. Elle est évaluée en détail dans la fiche financière législative. Les choix concernant le développement et les acquisitions informatiques seront soumis à une autorisation préalable du comité chargé des technologies de l'information et de la cybersécurité de la Commission européenne.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le règlement proposé comprend des systèmes de suivi, de déclaration et de vérification qui permettent de s'assurer qu'il est mis en œuvre correctement. En particulier, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant seront tenus d'établir un rapport chaque année. Ces rapports seront vérifiés par des organismes indépendants et une évaluation de la conformité des exploitants d'aéronefs et des fournisseurs de carburant sera effectuée afin de déterminer s'ils ont rempli leurs obligations respectives. 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 durables d'aviation. Enfin, la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil, au moins tous les cinq ans après la date d'application du présent règlement, sur l'évolution du marché des carburants d'aviation et son effet 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 sur la nécessité éventuelle d'adapter certaines caractéristiques du règlement proposé.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

L'article 1er de la proposition décrit l'objet du règlement proposé, qui établit des règles harmonisées visant à maintenir des conditions de concurrence égales sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union tout en augmentant l'utilisation de carburants durables d'aviation par les exploitants d'aéronefs et la distribution de carburants durables d'aviation dans les aéroports de l'Union. L'article 2 définit le champ d'application du règlement. L'article 3 contient plusieurs définitions importantes pour le règlement. L'article 4 établit l'obligation pour les fournisseurs de carburant d'aviation de veiller à ce que tout le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union contienne une part minimale de carburant durable d'aviation, y compris une part minimale de carburant de synthèse. L'article 5 établit 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. L'article 6 définit les obligations pour les aéroports de l'Union de fournir les infrastructures nécessaires pour faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs à des carburants d'aviation contenant une part de carburant durable d'aviation. L'article 7 indique les obligations de déclaration incombant aux exploitants d'aéronefs. L'article 8 définit les règles relatives aux avantages demandés

pour l'utilisation de carburants durables d'aviation qui concernent plusieurs systèmes de réduction des gaz à effet de serre. L'article 9 indique les obligations de déclaration incombant aux fournisseurs de carburant. L'article 10 définit les règles relatives aux autorités compétentes à désigner par les États membres pour faire respecter le présent règlement. L'article 11 établit les règles relatives aux amendes administratives. L'article 12 prévoit l'obligation pour l'AESA de publier un rapport technique annuel sur la base des déclarations annuelles soumises par les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant. L'article 13 prévoit une période transitoire de cinq ans au cours de laquelle les fournisseurs de carburant d'aviation peuvent fournir la part minimale de carburant durable d'aviation sous la forme d'une moyenne de l'ensemble du carburant d'aviation qu'ils ont fourni dans les aéroports de l'Union pour cette période de déclaration. L'article 14 définit l'obligation pour la Commission de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur plusieurs aspects de l'application du présent règlement, au moins tous les cinq ans. L'article 15 prévoit la date d'entrée en vigueur du règlement. L'annexe I définit les parts minimales de carburant durable d'aviation, y compris les parts minimales de carburant de synthèse, dans le carburant d'aviation à fournir. L'annexe II fournit un modèle pour l'obligation de déclaration incombant aux exploitants d'aéronefs.

2021/0205 (COD)

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

(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[8],

vu l'avis du Comité des régions[9],

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.

(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 transfrontalier au sein de l'Union et par sa dimension mondiale. Le marché

[8] JO C du , p. .
[9] JO C du , p. .

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. Les variations de prix du carburant ont une influence significative 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[10] 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 devraient contribuer à réduire la dépendance de l'aviation de type court-courrier à l'égard des énergies fossiles au cours des prochaines décennies, le carburant durable d'aviation 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 carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation ont été certifiées au niveau mondial pour une utilisation dans l'aviation civile ou militaire. Les carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation 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_2. 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 carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation sur la compétitivité du secteur de l'aviation en définissant des exigences harmonisées dans toute l'Union.

(10) Au niveau mondial, les carburants durables d'aviation sont réglementés par l'OACI. L'OACI établit en particulier des exigences détaillées sur la durabilité, la traçabilité et la comptabilisation des carburants durables d'aviation 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 carburant durable d'aviation soit considéré comme un pilier à part entière des travaux sur la possibilité d'atteindre un objectif indicatif à

[10] 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.

long terme pour l'aviation internationale (LTAG), il n'existe actuellement aucun régime obligatoire relatif à l'utilisation de carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation.

(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[11]. Par le passé, ces cadres réglementaires intersectoriels horizontaux ne se sont pas avérés efficaces pour opérer une transition des carburants fossiles aux carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation. 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 carburants durables d'aviation fixeraient des objectifs chiffrés très différents. Il est prévisible que cela exacerberait les problèmes d'égalité des conditions de concurrence dans le transport aérien.

(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.

(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 carburants durables d'aviation augmentant progressivement puissent être introduites dans les aéroports de l'UE 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

[11] 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).

lex specialis applicable au transport aérien. Cette dernière devrait inclure des objectifs chiffrés en matière de fourniture de carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation.

(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 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. 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 carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation 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. À cette fin, les carburants durables d'aviation produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, parties A et B, de la directive (UE) 2018/2001, ainsi que les carburants de synthèse pour l'aviation devraient être éligibles. En particulier, les carburants durables d'aviation 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.

(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) Un cadre unique, clair et solide en faveur de la durabilité est nécessaire pour apporter aux acteurs des secteurs de l'aviation et des carburants une sécurité quant à l'éligibilité des carburants durables d'aviation au titre du présent règlement. Pour assurer la cohérence avec les autres politiques connexes de l'UE, l'éligibilité des carburants durables d'aviation devrait être déterminée en fonction de la conformité aux critères de durabilité établis à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001[12].

(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 carburants durables d'aviation. Pour éviter toute distorsion sur le marché des services aériens, il convient que tous les aéroports de l'Union couverts par le présent règlement soient approvisionnés de manière uniforme en parts minimales de carburant durable d'aviation. Même si le marché est libre de fournir et d'utiliser des quantités plus importantes de carburant durable, le présent règlement devrait garantir que les parts minimales obligatoires de carburant durable d'aviation sont les mêmes dans tous les

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr

aéroports concernés. Il se substitue à toutes les exigences établies directement ou indirectement au niveau national ou régional qui obligent les exploitants d'aéronefs ou les fournisseurs de carburant d'aviation à utiliser ou à fournir des carburants durables d'aviation en fixant des objectifs chiffrés différents de ceux prescrits par le présent règlement. 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 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 carburants durables d'aviation 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. D'autres types de carburants de synthèse, tels que les carburants de synthèse bas carbone permettant de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, pourraient être inclus dans le champ d'application du présent règlement lors de révisions futures, une fois que ces carburants seront définis dans le cadre de la directive sur les énergies renouvelables.

(20) Il est essentiel de veiller à ce que les parts minimales de carburant durable d'aviation 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 carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation, les dispositions du présent règlement devraient être stables pendant une longue période.

(21) Avec l'introduction et la montée en puissance des carburants durables d'aviation 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, compte tenu des règles de sécurité à respecter en matière de

carburant. 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. Sachant que le règlement ne définit pas de part maximale de carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation dans l'ensemble de leur réseau d'exploitation, tout en évitant le suremport.

(22) Les aéroports couverts par le présent règlement devraient veiller à ce que toutes les infrastructures nécessaires soient fournies pour la livraison, le stockage et le ravitaillement de carburant durable d'aviation, de manière à ne pas constituer un obstacle à l'utilisation dudit carburant. Si nécessaire, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne devrait pouvoir exiger qu'un aéroport de l'Union fournisse des informations sur l'infrastructure disponible en matière de distribution et de ravitaillement sans interruption de carburants durables d'aviation pour les exploitants d'aéronefs. Le rôle de l'Agence devrait permettre aux aéroports 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 à l'Agence de leurs achats de carburant durable d'aviation, ainsi que des caractéristiques de ce carburant. Des informations devraient être fournies sur les caractéristiques des carburants durables d'aviation 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 à l'Agence à des fins de suivi et d'évaluation de la conformité. Les vérificateurs 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 carburants durables. L'Agence devrait rendre compte chaque année à la Commission du respect par les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant d'aviation de leurs obligations respectives au titre du présent règlement. Cet aspect est important pour que la Commission ait une vision claire du niveau de conformité au règlement.

(26) Sans procédures supplémentaires, il est impossible de déterminer avec précision si les exploitants d'aéronefs ont réellement embarqué physiquement des parts de carburants durables d'aviation dans leurs réservoirs dans un aéroport spécifique de l'Union. Par conséquent, les exploitants d'aéronefs devraient être autorisés à déclarer leur utilisation de carburants durables d'aviation 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 carburant durable d'aviation.

(27) Il est primordial que les exploitants d'aéronefs puissent faire valoir l'utilisation de carburants durables d'aviation 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, en fonction de l'itinéraire de leurs vols. 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 carburants durables d'aviation. Il convient d'inviter les fournisseurs de carburant à communiquer gratuitement aux exploitants d'aéronefs toutes les informations liées aux propriétés du carburant durable d'aviation 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 administratives, les autorités devraient tenir compte de l'évolution du prix du carburant d'aviation et du carburant durable d'aviation au cours de l'année de déclaration.

(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.

(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, l'efficacité des principales composantes du règlement comme les parts minimales de carburant durable d'aviation, le niveau des amendes administratives ou l'évolution des politiques en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau international. Ces éléments sont essentiels pour dresser un état des lieux clair du marché des carburants durables d'aviation et devraient être pris en considération lorsque la question d'une éventuelle révision du règlement se posera.

(31) Une période transitoire de cinq ans devrait être prévue afin de laisser un délai raisonnable aux fournisseurs de carburants 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 carburant durable d'aviation peut être utilisé pour compenser les parts plus faibles de carburants durables d'aviation ou la disponibilité réduite de carburant d'aviation conventionnel dans d'autres aéroports.

(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 carburants durables d'aviation, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres en raison de la nature transfrontalière 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. En vertu du 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.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

– «aéroport de l'Union»: un aéroport tel que défini à l'article 2, point 2, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil[13], 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;

– «exploitant d'aéronef»: une personne ayant assuré au moins 729 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;

– «carburants durables d'aviation» («SAF»): les carburants d'aviation d'appoint qui sont soit des carburants de synthèse pour l'aviation, soit des biocarburants avancés au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 34, de la directive (UE) 2018/2001, soit des biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de ladite directive, qui satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés à l'article 29, paragraphes 2 à 7, de ladite directive et qui sont certifiés conformément à l'article 30 de cette même directive;

– «lot»: une quantité de carburant durable d'aviation qui peut être identifiée par un numéro et dont la traçabilité peut être assurée;

[13] Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

– «émissions sur l'ensemble du cycle de vie»: les émissions exprimées en équivalent dioxyde de carbone des carburants durables d'aviation, 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 qui sont des carburants renouvelables d'origine non biologique, tels que définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 36, de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans le secteur de l'aviation;

– «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 1er janvier et le 31 décembre;

– «période de déclaration»: une période allant du 1er 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 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 carburants durables d'aviation.

Article 4

Part du carburant durable d'aviation disponible dans les aéroports de l'Union

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 carburant durable d'aviation, 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.

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

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 requise.

Article 6

Obligations des aéroports de l'Union en matière de fourniture des infrastructures

Les 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 carburant durable d'aviation conformément à l'annexe I et fournissent les infrastructures nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de ces carburants.

Lorsque des exploitants d'aéronefs signalent à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») des difficultés d'accès à des carburants d'aviation contenant du carburant durable d'aviation dans un aéroport donné de l'Union en raison du manque d'infrastructures aéroportuaires adéquates, l'Agence peut demander à cet aéroport de fournir les informations nécessaires pour prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été respectées. L'aéroport de l'Union concerné fournit les informations dans les meilleurs délais.

L'Agence évalue les informations reçues et, si ces informations permettent de conclure que l'aéroport de l'Union ne remplit pas ses obligations, elle en informe la Commission. Les aéroports de l'Union prennent les mesures nécessaires pour recenser les infrastructures aéroportuaires adéquates qui font défaut et pour combler ce manque dans les 5 ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement ou après l'année pendant laquelle ils excèdent l'un des seuils visés à l'article 3, point a).

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 à l'Agence 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 carburant durable d'aviation achetée à des fournisseurs de carburant d'aviation aux fins de l'exploitation de leurs vols au départ des aéroports de l'Union, exprimée en tonnes.

e) Pour chaque achat de carburant durable d'aviation, 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 carburant durable d'aviation. Si un achat comprend des carburants durables d'aviation présentant des caractéristiques différentes, la déclaration fournit ces informations pour chaque type de carburant durable d'aviation.

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 nº 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil[14] et dans le règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission[15].

Article 8

Avantages demandés par l'exploitant d'aéronef pour l'utilisation de carburants durables d'aviation

Les exploitants d'aéronefs ne demandent pas à bénéficier d'avantages pour l'utilisation d'un même lot de carburant durable d'aviation 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 carburants durables d'aviation peut être déclarée;

b) une déclaration attestant qu'ils n'ont pas déclaré un même lot de carburant durable d'aviation au titre de plusieurs systèmes.

Les fournisseurs de carburants d'aviation communiquent gratuitement aux exploitants d'aéronefs les informations pertinentes aux fins de la déclaration de l'utilisation de carburants durables d'aviation 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.

Article 9

Obligations de déclaration incombant aux fournisseurs de carburants

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 carburant durable d'aviation fourni dans chaque aéroport de l'Union et pour chaque type de carburant durable d'aviation, comme indiqué au point c);

c) les émissions tout au long du cycle de vie, l'origine des matières premières et le processus de conversion de chaque type de carburant durable d'aviation fourni dans les aéroports de l'Union.

---

14 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.

15 Règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 334 du 31.12.2018, p. 94).

L'Agence a accès à la base de données de l'Union et 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 carburants. Les États membres en informent la Commission.

(2) L'Agence transmet les données reçues en application des articles 7 et 9 aux autorités compétentes des États membres. L'Agence transmet également aux autorités compétentes les données agrégées relatives aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburants d'aviation pour lesquels les autorités sont compétentes en application des paragraphes 3, 4 et 5.

(3) Les autorités compétentes pour un exploitant d'aéronef sont déterminées conformément au règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission[16].

(4) Les autorités compétentes en ce qui concerne les aéroports de l'Union sont déterminées en fonction de leur compétence territoriale respective.

(5) Les autorités compétentes en ce qui concerne les fournisseurs de carburant d'aviation sont déterminées en fonction de leur État membre d'établissement.

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 administrative. 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 carburant durable d'aviation soit passible d'une amende administrative. 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 carburant durable d'aviation par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.

[16] Règlement (CE) nº 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.

(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 administrative. 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 administratives prévues aux paragraphes 3 et 4, l'autorité compétente explique la méthode appliquée pour déterminer les prix du carburant d'aviation, du carburant durable d'aviation et du carburant de synthèse pour l'aviation sur le marché de l'Union, en se fondant sur des critères vérifiables et objectifs.

(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 carburant durable d'aviation 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 administratives. Les États membres transfèrent le montant perçu au moyen de ces amendes administratives à titre de contribution aux investissements dans la transition verte dans le cadre du Fonds InvestEU, en complément de la garantie de l'Union.

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. Ce rapport contient au moins les informations suivantes:

a) la quantité de carburant durable d'aviation achetée par les exploitants d'aéronefs destinée à être utilisée pour des vols 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 carburant durable d'aviation et de carburant de synthèse pour l'aviation fournie, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union;

c) l'état du marché, y compris les informations sur les prix, et les tendances en matière de production et d'utilisation de carburant durable d'aviation dans l'Union;

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 carburants durables d'aviation achetés par des exploitants d'aéronefs et destinés à être utilisés pour des vols au départ d'aéroports de l'Union.

Article 13

Période transitoire

Par dérogation à l'article 4, du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029, pour chaque période de déclaration, la part minimale de carburant durable d'aviation 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 14

Rapports et examen

Au plus tard le 1er janvier 2028, 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, la révision éventuelle des parts minimales prévues à l'article 4 et à l'annexe I et le niveau des amendes administratives. Le rapport contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations sur l'élaboration d'un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables d'aviation 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 carburants durables d'aviation, y compris en ce qui concerne la réduction des émissions autres que le CO_2. 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 carburants durables d'aviation au niveau de l'OACI.

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 1er janvier 2023.

Toutefois, les articles 4 et 5 s'appliquent à partir du 1er janvier 2025 et les articles 7 et 9 s'appliquent à partir du 1er 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	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE «AGENCES»

Table des matières

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE 19
1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative 19
1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) 19
1.3. La proposition porte sur: 19
1.4. Objectif(s) 19
1.4.1. Objectif général / objectifs généraux 19
1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) 19
1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus 20
1.4.4. Indicateurs de performance 20
1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative 20
1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative 20
1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres 20
1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires 21
1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés 21
1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement 21
1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative 23
1.7. Mode(s) de gestion prévu(s) 23
2. MESURES DE GESTION 24
2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu 24
2.2. Système(s) de gestion et de contrôle 24
2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre des financements, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée 24
2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer 25
2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture) 26
2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités 27

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE27
3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s) 27
3.2. Incidence estimée sur les dépenses 29
3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses 29
3.2.2. Incidence estimée sur les crédits de l'AESA 31
3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AESA 32
3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel 36
3.2.5. Participation de tiers au financement 36
3.3. Incidence estimée sur les recettes 37

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE «AGENCES»

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports

1.3. La proposition porte sur:

☑ **une action nouvelle**

☐ **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**[17]

☐ **la prolongation d'une action existante**

☐ **une fusion d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général est d'établir des règles harmonisées visant à maintenir des conditions de concurrence égales sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union tout en augmentant l'utilisation de carburants durables d'aviation à partir de 2025.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique nº 1

Garantir que, lorsqu'ils opèrent à partir d'aéroports de l'Union, les acteurs du marché intérieur du transport aérien peuvent se faire concurrence sur la base de l'égalité des chances en ce qui concerne l'utilisation des carburants d'aviation.

Objectif spécifique nº 2

Garantir que les compagnies aériennes opérant au départ d'aéroports de l'Union à partir de 2025 ont accès à une part croissante de carburants durables d'aviation sans subir de distorsions de concurrence.

[17] Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Le présent règlement devrait renforcer l'égalité des conditions de concurrence sur le marché intérieur de l'aviation de l'UE entre les exploitants d'aéronefs et entre les aéroports, y compris avec les acteurs du transport aérien extérieurs à l'UE.

Le présent règlement devrait conduire à une décarbonation progressive du secteur du transport aérien dans l'UE, tout en maintenant des niveaux élevés de compétitivité du secteur et des niveaux élevés de connectivité à l'intérieur, à destination et en provenance de l'UE.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique nº 1, sera déterminée en fonction de l'évolution de la situation sur les marchés du transport aérien et des carburants d'aviation, ainsi que des quantités de carburants d'aviation que les exploitants d'aéronefs ont déclaré avoir embarquées dans les aéroports de l'Union, comparées avec les quantités de carburant d'aviation dont ces aéroports ont besoin au cours d'une période de déclaration d'un an, à compter de 2024.

L'efficacité du règlement proposé, en ce qui concerne l'objectif spécifique nº 2, sera déterminée en fonction des quantités de carburants durables d'aviation déclarées par les exploitants d'aéronefs, ainsi que des quantités de carburants durables d'aviation déclarées par les fournisseurs de carburant d'aviation, par rapport aux parts minimales fixées dans le règlement proposé, au cours d'une période de déclaration d'un an, à compter de 2024.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

À compter du 1er janvier 2025, les exploitants d'aéronefs seront tenus de déclarer les quantités de carburant d'aviation embarquées dans un aéroport donné représentant au moins 90 % de la quantité totale de carburant d'aviation dont ils ont besoin pour leurs vols au départ de cet aéroport, au cours d'une période de déclaration d'un an.

À partir du 1er janvier 2025, les fournisseurs de carburant d'aviation seront tenus de veiller à ce que tout le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union contienne une part minimale de carburant durable d'aviation, y compris une part minimale de carburant de synthèse.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Justification de l'action au niveau européen ex ante et ex post:

Le transport aérien est un domaine d'une grande importance pour l'UE, puisqu'il s'agit d'un marché hautement intégré fonctionnant en réseau sur l'ensemble de l'UE et à l'extérieur. La dimension transfrontière est inhérente au transport aérien, ce qui fait de tout cadre

réglementaire fragmenté un obstacle important pour les acteurs économiques du transport aérien.

Une intervention au niveau de l'UE est nécessaire, car la compétitivité du marché intérieur de l'aviation de l'UE dans son ensemble ne peut être traitée de manière adéquate au niveau national. Cette intervention au niveau de l'UE est nécessaire en particulier pour éviter de disposer d'un patchwork de mesures nationales avec de possibles effets non désirés. Alors que l'objectif du règlement proposé est de rétablir des conditions de concurrence égales sur le marché du transport aérien, l'établissement de niveaux d'obligations différents par État membre pourrait avoir l'effet inverse et fausser davantage le marché de l'aviation, en encourageant des pratiques néfastes de la part des exploitants d'aéronefs, comme le suremport.

Enfin, en ce qui concerne l'imposition d'une obligation de fourniture de carburants durables d'aviation, une action au niveau de l'UE avec des règles harmonisées propres à l'aviation s'appliquant directement aux acteurs du marché devrait être plus efficace que des mesures nationales fixant des exigences et des objectifs chiffrés différents.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Dans le passé, l'aviation relevait des objectifs généraux en matière d'énergies renouvelables établis dans le cadre de la directive sur les énergies renouvelables. Cela n'a pas eu de retombées positives pour le secteur du transport aérien, étant donné que le transport aérien est un marché relativement restreint où les carburants sont plus coûteux à produire que pour les autres modes de transport. Il est donc nécessaire d'établir des règles spécifiques pour l'aviation, prévoyant pour elle des objectifs spécifiques en matière d'utilisation et de fourniture de carburant. Ainsi, par exemple, la directive sur les énergies renouvelables n'a pas prévu de dispositions garantissant l'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien. Par conséquent, les États membres ont envisagé de fixer des objectifs en matière d'énergies renouvelables pour le transport aérien, assortis d'objectifs quantitatifs et d'exigences de durabilité variables. Cela aurait créé une mosaïque de mesures nationales et entraîné des distorsions sur le marché du transport aérien, plaçant ainsi les exploitants d'aéronefs de l'UE et les aéroports de l'UE dans une situation concurrentielle désavantageuse par rapport à leurs concurrents extérieurs à l'UE.

Tirant parti de l'expérience acquise dans le passé, l'approche retenue établit des règles claires et harmonisées au niveau de l'UE afin de garantir l'égalité des conditions de concurrence tout en augmentant la part des énergies renouvelables sur le marché du transport aérien.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

Le règlement proposé est un élément clé annoncé dans la communication de la Commission intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente», qui définit une ligne de conduite pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur des transports de l'UE et fixe comme objectif de stimuler l'utilisation de carburants durables dans le secteur de l'aviation.

Le règlement proposé créera des synergies avec d'autres volets du cadre réglementaire de l'UE, notamment la directive SEQE de l'UE et la directive (UE) 2018/2001 sur les énergies renouvelables.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

La grande majorité des incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans le cadre de la fiche financière législative de la proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable. L'incidence budgétaire spécifique de cette initiative est limitée aux ressources nécessaires pour que l'AESA puisse remplir ses missions supplémentaires. Dans l'analyse d'impact, plusieurs options ont été analysées pour réaliser l'objectif général consistant à établir des règles harmonisées visant à maintenir des conditions de concurrence égales sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union tout en augmentant l'utilisation de carburants durables d'aviation à partir de 2025. L'option privilégiée est l'approche présentant le rapport coût-efficacité le plus favorable.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☑ **durée limitée**

– ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA

– ☑ Incidence financière de 2022 jusqu'en 2050

☐ **durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)[18]

☐ **Gestion directe** par la Commission via:

– ☐ des agences exécutives

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☑ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

☑ aux organismes visés aux articles 70 et 71;

☐ à des organismes de droit public;

☐ à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;

☐ à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;

☐ à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

Remarques

La gestion du règlement proposé sera globalement assurée par les services de la Commission. Toutefois, d'importantes obligations seront dévolues à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne en ce qui concerne les rapports à fournir.

Les États membres seront tenus de contrôler l'application du règlement en déterminant le montant des amendes administratives infligées aux opérateurs économiques qui ne respectent pas les obligations qui leur incombent en vertu du règlement proposé.

[18] Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Chaque année, à partir de 2024 en couvrant l'année précédente, les exploitants d'aéronefs seront tenus de communiquer à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne une série de données relatives au carburant d'aviation qu'ils ont embarqué dans les aéroports de l'Union.

Également chaque année, à partir de 2024 en couvrant l'année précédente, les fournisseurs de carburant d'aviation seront tenus de communiquer à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne une série de données sur le carburant d'aviation qu'ils ont fourni dans les aéroports de l'Union.

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne sera chargée de fournir ces données, agrégées au niveau de l'UE pour chaque opérateur économique, aux autorités nationales compétentes.

Chaque année, à partir de 2025, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne aura pour tâche de publier un rapport technique contenant des informations sur le respect, par les opérateurs économiques, de leurs obligations respectives, sur la quantité de carburant d'aviation, y compris de carburants durables d'aviation, embarquée par les exploitants d'aéronefs et fournie par les fournisseurs de carburant d'aviation et sur la situation sur les marchés du transport aérien et des carburants d'aviation, ainsi que d'autres informations sur les carburants d'aviation.

Au moins tous les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement proposé, la Commission sera tenue de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du règlement proposé. Ce rapport fournira notamment des informations relatives à la situation sur le marché intérieur de l'aviation de l'UE et du marché des carburants d'aviation, ainsi qu'à l'évolution du cadre d'action de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur les questions connexes.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre des financements, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

La Commission sera globalement responsable de la mise en œuvre du règlement proposé et de la présentation de rapports au Parlement européen et au Conseil sur son efficience, ainsi que, le cas échéant, de propositions de révisions, tandis que l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne aura pour tâche d'établir des rapports et des évaluations sur le respect, par les opérateurs économiques, des obligations qui leur incombent, les États membres étant quant à eux chargés de contrôler le respect de la législation.

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne est la mieux placée pour effectuer les tâches se rapportant à l'établissement des rapports et à l'évaluation de la conformité, étant donné qu'il s'agira d'un travail technique nécessitant une grande expertise en matière de gestion des données et une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées au ravitaillement en carburant des aéronefs (en particulier les exigences de sécurité) et aux carburants durables d'aviation.

Les États membres sont les mieux placés pour contrôler l'application du règlement proposé, notamment en imposant des amendes administratives en cas de non-respect des règles par les exploitants d'aéronefs ou les fournisseurs de carburant d'aviation. Le traitement des dossiers devrait être assuré de façon cohérente avec celui des dossiers relevant de la directive SEQE de l'UE, dont le contrôle de l'application incombe de la même manière aux États membres.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Les principaux risques liés aux politiques mises en œuvre dans le cadre de l'initiative sont les suivants.

1) Risque de perte de compétitivité du marché du transport aérien ou de perte de connectivité aérienne. Ce risque pourrait survenir si les exploitants d'aéronefs opérant dans les aéroports de l'UE devaient supporter de nets surcoûts en raison de l'introduction de carburants durables d'aviation, compromettant leur capacité d'exercer leurs activités et de rester compétitifs sur le marché du transport aérien. Cela pourrait entraîner une réduction des liaisons exploitées et une perte de connectivité à l'intérieur, à destination ou en provenance de l'UE. Ce risque est peu probable et est atténué par plusieurs facteurs. Premièrement, les parts minimales de carburants durables d'aviation sont progressives et faibles au départ, de sorte que l'augmentation globale du prix du carburant d'aviation sera très réduite. Deuxièmement, des mesures de sauvegarde sont proposées pour que toutes les compagnies aériennes soient soumises à l'obligation d'embarquer ce type de carburant d'aviation, de manière à éviter les différences de traitement entre exploitants et les distorsions de concurrence.

2) Risque que les parts minimales de carburants durables d'aviation ne soient pas adaptées à la situation sur le marché. Ce risque pourrait se manifester notamment si les parts minimales de carburants durables à fournir au marché étaient trop élevées et ne pouvaient pas être assurées par le secteur, pour des raisons liées à des pénuries de matières premières ou à des capacités de production insuffisantes. Ce risque est bien répertorié et atténué par plusieurs facteurs. Ainsi, les parts minimales ont fait l'objet d'un examen minutieux au sein de la Commission dans le cadre de l'analyse économique du plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, ainsi que lors des consultations menées avec le secteur, dont il est ressorti qu'elles étaient adéquates au regard de l'évolution probable du marché. Si les parts minimales deviennent obsolètes, le règlement proposé prévoit des mécanismes de rapport et de réexamen qui permettront d'actualiser les parts minimales en fonction de l'évolution du marché.

Sur le plan du contrôle interne, les principaux risques sont les suivants.

3/ Un manque de données fiables ou suffisantes. Ce risque compromettrait la possibilité d'évaluer l'efficacité du règlement proposé et rendrait difficile la recherche des éléments qu'il conviendrait de réviser pour en améliorer l'efficacité, le cas échéant. Pour atténuer ce risque, il faut que les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburant communiquent des données fiables et détaillées et soient tenus de transmettre ces données à l'AESA. Ce risque ne peut être dûment atténué que si l'AESA est investie d'un rôle clé pour analyser et traiter les données, afin de garantir un suivi efficace de l'efficience du règlement proposé. À cette fin, l'AESA doit être dotée de ressources suffisantes pour mettre en place et exploiter l'infrastructure informatique nécessaire, ainsi que pour mener plusieurs activités régulières de renforcement des capacités, telles que des ateliers et des séminaires réunissant les fournisseurs

de carburant et les compagnies aériennes afin de leur fournir des informations et des formations sur les exigences de déclaration.

4/ Absence de capacités suffisantes pour gérer les données. Ce risque pourrait compromettre l'aptitude des opérateurs économiques (par exemple, les exploitants d'aéronefs ou les fournisseurs de carburant) à se conformer aux obligations qui leur incombent en vertu du règlement proposé. Cela nuirait à l'efficacité de l'instrument et à sa capacité d'atteindre ses objectifs. Une réponse appropriée peut être apportée à ce risque en dotant l'AESA des ressources, notamment humaines, nécessaires pour collecter les données, les traiter et mener des activités telles que des ateliers et des séminaires afin de renforcer les capacités des fournisseurs de carburant et des compagnies aériennes à satisfaire aux exigences de déclaration.

5/ Absence de contrôle uniforme de l'application des règles. Ce risque pourrait survenir si le contrôle de l'application des règles, notamment au moyen d'amendes administratives, n'était pas assuré de manière homogène et uniforme par les États membres. Cela pourrait compromettre la mise en œuvre du règlement proposé et avoir une incidence sur l'égalité des conditions de concurrence sur les marchés du transport aérien et des carburants. Bien que la proposition de règlement contienne des dispositions détaillées sur l'application de sanctions par les États membres, ce risque ne peut être dûment atténué qu'en dotant l'AESA de ressources suffisantes pour pouvoir disposer de données correctes lui permettant d'enjoindre aux États membres de veiller à la bonne exécution des règles. Les ressources financières et humaines nécessaires à cet effet sont indiquées aux points 3 et 4 ci-dessus.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

En vertu du règlement proposé, seule l'AESA, qui sera tenue d'établir des rapports et d'évaluer le respect des obligations incombant aux opérateurs économiques, bénéficiera d'un financement supplémentaire.

Le coût du contrôle associé à l'AESA a été estimé à 0,6 % des paiements pour 2020, et ce taux ne devrait pas changer après l'adoption du règlement proposé.

L'AESA est pleinement responsable de l'exécution de son budget, tandis que la DG MOVE est responsable du paiement régulier des contributions fixées par l'autorité budgétaire. Les modalités de travail avec l'AESA ont été précisées dans un protocole d'accord. Le niveau d'erreur estimatif actuel est de 0 % en ce qui concerne les subventions budgétaires accordées aux agences décentralisées supervisées par la DG MOVE.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Le règlement proposé contient plusieurs dispositions visant spécifiquement à prévenir la fraude et les irrégularités, conformément à la stratégie antifraude de la DG MOVE. Ainsi, la proposition de règlement fait référence à des dispositions particulières de la directive (UE) 2018/2001 et de la directive SEQE de l'UE, qui prévoient que les données soumises par les opérateurs économiques doivent être contrôlées par des vérificateurs indépendants. Le règlement proposé contient des règles claires et détaillées sur le contrôle de l'application des règles afin de garantir que les opérateurs économiques ne contournent pas les obligations qu'il renferme. La Commission veillera à ce que des mesures appropriées soient prises pour protéger les intérêts financiers de l'Union, notamment par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, par des contrôles efficaces et, si des irrégularités, des fraudes ou des violations d'obligations sont décelées, par la récupération des montants indûment versés.

En particulier, la DG MOVE applique sa propre stratégie et son propre plan d'action antifraude énumérant les contrôles spécifiques effectués au sein de la DG, ainsi que les formations et les actions de sensibilisation. La stratégie antifraude de la DG MOVE repose sur la stratégie antifraude de la Commission adoptée en 2019 et sa mise en œuvre est coordonnée avec la DG OLAF et le réseau antifraude interne de la Commission.

Le règlement proposé comprendra d'autres mesures spécifiques visant à prévenir la fraude et les irrégularités et à y remédier. Le règlement contiendra notamment des dispositions types (recommandées par l'OLAF) relatives à la protection des intérêts financiers de l'UE, afin que les services de la Commission, y compris l'OLAF, puissent effectuer des audits et des vérifications sur place.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND[19].	de pays AELE[20]	de pays candidats[21]	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	02.10.01 AESA	CD	OUI	OUI/	OUI	NON

19 CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

20 AELE: Association européenne de libre-échange.

21 Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	Rubrique1A

AESA			Année **N2022**	Année **N 2023**	Année **N2024-2050)**	**TOTAL**
Titre 1:	Engagements	(1)	1,820	2,280	8,775	**12,875**
	Paiements	(2)	1,820	2,280	8,775	**12,875**
Titre 2:	Engagements	(1a)				
	Paiements	(2a)				
Titre 3:	Engagements	(3a)				
	Paiements	(3b)				
TOTAL des crédits pour l'AESA	Engagements	=1+1a +3a	1,820	2,280	8,775	**12,875**
	Paiements	=2+2a +3b	1,820	2,280	8,775	**12,875**

L'incidence budgétaire des ressources financières additionnelles pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne sera couverte par un redéploiement d'autres lignes budgétaires gérées par la DG MOVE.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	**7**	«Dépenses administratives»

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			**TOTAL**
DG: <…….>									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <….>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **N2022** [22]	Année **N 2023**	Année **N 2024-2050**	**TOTAL**
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	1,820	2,280	8,775	**12,875**
	Paiements	1,820	2,280	8,775	**12,875**

[22] L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits de l'AESA

– ☑ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ⇩			Année **N**		Année **N+1**		Année **N+2**		Année **N+3**		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						**TOTAL**	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type[23]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 1[24]...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 2…																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 2																		
COÛT TOTAL																		

[23] Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

[24] Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AESA

3.2.3.1. Synthèse

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

– ☑ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année **N 2022**[25]	Année **N 2023**	Année **N 2024-2050**	**TOTAL**
Agents temporaires (grades AD)	0,155	0,345	9,325	**9,825**
Agents temporaires (grades AST)	0,050	0,067	3,007	**3,124**
Agents contractuels				
Experts nationaux détachés				
TOTAL	**0,205**	**0,412**	**12,332**	**12,949**

Besoins en personnel (ETP):

	Année **N 2022**[26]	Année **N2023**	Année **2024-2050**	**TOTAL**
Agents temporaires (grades AD)	0,9	2	3	**5,9**
Agents temporaires (grades AST)	0,45	0,6	1	**2,05**
Agents contractuels				
Experts nationaux détachés				

[25] L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

[26] L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

TOTAL	**1,35**	**2,6**	**4**	**7,95**

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines pour la DG de tutelle

– ☑ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• **Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)**								
20 01 02 01 et 20 01 02 02 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)								
20 01 02 03 (délégations)								
01 01 01 01 (recherche indirecte)								
10 01 05 01 (recherche directe)								
• **Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)**[27]								
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)								
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)								
Ligne(s) budgétaire(s) (préciser)[28]	- au siège[29]							
	- en délégation							
01 01 01 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)								
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)								
Autres lignes budgétaires (à spécifier)								
TOTAL								

[27] AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

[28] Sous-plafond de personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

[29] Essentiellement pour les fonds de la politique de cohésion de l'UE, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA).

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

Il convient de faire figurer à l'annexe V, section 3, la description du calcul des coûts pour les équivalents temps plein.

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

– ☑ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.

– ☐ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants. s.o.

– ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel[30].

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants. s.o.

3.2.5. Participation de tiers au financement

– La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

– La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

[30] Voir les articles 12 et 13 du règlement (UE, Euratom) nº 2093/2020 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– ☑ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

☐ sur les ressources propres

☐ sur les autres recettes

☐ veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[31]						
		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article …….								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

S.O.

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

S.O.

[31] En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane et cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.