



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 20 septembre 2023
(OR. en)**

2021/0205 (COD)

PE-CONS 29/23

**TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873**

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: 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 (ReFuelEU Aviation)

RÈGLEMENT (UE) 2023/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du ...

**relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence
pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation)**

(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 européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C 105 du 4.3.2022, p. 134.

² Position du Parlement européen du 13 septembre 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

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, constituant 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, et l'un des principaux liens entre les régions ultrapériphériques et le continent, en particulier au sein du marché du transport aérien de l'Union. La croissance des services de transport aérien a contribué de manière significative à améliorer la connectivité, à favoriser la cohésion et à réduire les disparités régionales au sein de l'Union, tout particulièrement pour les régions périphériques, ultrapériphériques, peu peuplées et insulaires, ainsi que pour 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. Le trafic aérien devrait connaître une reprise progressive dans les années à venir et retrouver ses niveaux d'avant la crise. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit une croissance en Europe pouvant s'élever à 3,1 % par an jusqu'en 2050 pour le trafic de passagers, et à 2,4 % par an pour le trafic de fret, selon ses prévisions post-COVID-19 dans un scénario de trafic élevé. Parallèlement, les émissions du transport aérien sont en augmentation depuis 1990 et cette tendance pourrait revenir dès lors que la pandémie est surmontée. Il est donc impératif de préparer l'avenir et de procéder aux ajustements qui s'imposent pour assurer le bon fonctionnement d'un secteur du transport aérien qui contribue pleinement à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat, avec des niveaux élevés de connectivité, d'accessibilité financière, de sûreté et de sécurité. L'Union a établi des obligations juridiques au titre du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil¹ afin de parvenir à la neutralité climatique au plus tard en 2050 et à une réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 1990. Pour y parvenir, tous les secteurs économiques, y compris le secteur des transports, doivent rapidement prendre des mesures de décarbonation. Pour le secteur du transport aérien, cela nécessite une importante intensification de la production, de la fourniture et de l'utilisation de carburants d'aviation durables (CAD).

¹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

- (3) Le fonctionnement du secteur du transport aérien de l'Union est déterminé par son caractère transfrontière dans toute l'Union et par sa dimension mondiale. Le marché 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 du marché intérieur. La politique extérieure de l'Union en matière de transport aérien est soumise à des règles établies au niveau mondial au sein de l'OACI et dans des accords multilatéraux ou bilatéraux globaux conclus entre l'Union ou ses États membres et des pays tiers. Il importe donc que l'Union poursuive les efforts réalisés à l'échelle internationale, multilatérale et bilatérale en vue de promouvoir un niveau élevé d'ambition ainsi qu'une convergence dans l'utilisation des CAD, tout en assurant l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international.
- (4) Le marché du transport aérien est soumis à une forte concurrence entre les acteurs économiques du monde entier et de toute l'Union, pour laquelle il est indispensable d'assurer l'égalité des conditions de concurrence. 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 règles et des chances, ce qui permet de dynamiser le secteur et de créer des emplois. Dans une large mesure, les vols au sein de l'Union font partie d'itinéraires à l'échelle mondiale établis dans le cadre d'un marché mondial du transport aérien. Il en va de même pour les itinéraires au départ de pays hors Union et à destination de pays hors Union et transitant par des aéroports européens. Lorsque des distorsions du marché se produisent, les exploitants d'aéronefs ou les aéroports risquent de se voir désavantagés par rapport à leurs concurrents internes ou externes. Cela peut entraîner une perte de compétitivité de l'industrie du transport aérien, mettant en danger les entreprises et les emplois du secteur du transport aérien, ainsi qu'une perte de connectivité aérienne et de choix de transports pour les citoyens et les entreprises.

- (5) En particulier, il est essentiel d'assurer l'égalité des conditions de concurrence dans tout le marché du transport aérien de l'Union en ce qui concerne le carburant d'aviation, qui représente une part importante des coûts des exploitants d'aéronefs, tout en encourageant la décarbonation du transport aérien en promouvant les CAD. Les variations de prix du carburant d'aviation peuvent avoir une influence sur les performances économiques des exploitants d'aéronefs et un effet négatif sur la concurrence au sein du marché. Une hausse des prix des carburants d'aviation se traduisant directement par des prix plus élevés pour le consommateur final réduirait la connectivité des régions, la mobilité des citoyens et la compétitivité du secteur du transport aérien, ainsi que la mobilité. 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 hors Union, cela peut conduire les exploitants d'aéronefs à adapter leurs stratégies de ravitaillement pour des raisons économiques. Le 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 leurs lieux de rattachement comme un avantage concurrentiel par rapport à d'autres exploitants d'aéronefs exploitant des liaisons similaires. Cela peut avoir des effets néfastes sur la compétitivité du secteur du transport aérien, entraînant des distorsions du marché et nuisant 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 ainsi que de rétablir et préserver des conditions propices à une concurrence loyale sur le marché du transport aérien de l'Union.

- (6) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports. Cela requiert une approche intégrée visant à garantir le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union, en tenant compte des normes sociales et des objectifs environnementaux. Le développement durable du transport aérien passe par l'instauration de mesures, y compris des instruments économiques, visant à réduire les émissions de carbone des avions qui partent des aéroports de l'Union et à créer un marché pour la production et la fourniture des CAD. 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 de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir" définit un plan d'action pour que le système de transport de l'Union 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 et l'engagement clair de l'industrie de l'aviation, obtenus dans le cadre de programmes européens et nationaux de recherche et d'innovation, 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, en ce compris la mise au point d'avions à moteur électrique ou à hydrogène à émissions nulles, devraient contribuer à réduire la dépendance de l'aviation de type court-courrier à l'égard des énergies fossiles au cours des prochaines décennies et peuvent jouer un rôle important dans l'aviation commerciale à moyen et long terme, les CAD offrent une solution prometteuse pour une décarbonation substantielle pour toutes les distances de vol, tant à court terme qu'à moyen et long terme. Cependant, ce potentiel est actuellement largement inexploité et requiert un soutien.

- (8) Le principe de primauté de l'efficacité énergétique a été mis en œuvre dans le secteur du transport aérien. Le déploiement de moteurs plus efficaces sur le plan énergétique contribue à la diminution de l'empreinte environnementale des vols ainsi qu'à une utilisation plus efficace des CAD en matière de ressources.
- (9) Les CAD sont des carburants d'aviation qui comprennent des carburants liquides "*drop-in*", entièrement fongibles avec les carburants d'aviation conventionnels et compatibles avec les moteurs d'aéronefs existants. Plusieurs filières de production de CAD ont été certifiées au niveau mondial pour une utilisation dans l'aviation civile et militaire. Les CAD 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 d'aviation à moyen et à long terme. En outre, moyennant l'application de normes internationales appropriées en matière de carburant et un soutien pour l'élaboration de ces normes, les CAD pourraient contribuer à réduire la teneur en aromatiques du carburant d'aviation final utilisé par un exploitant d'aéronef, ce qui permettrait de réduire des émissions autres que de CO₂. D'autres carburants d'aviation comme l'électricité ou l'hydrogène sont des technologies prometteuses et devraient contribuer progressivement à la décarbonation du transport aérien, en commençant par les vols court-courriers. Le présent règlement peut accélérer encore le développement scientifique et le déploiement de ces technologies, ainsi que stimuler les innovations commerciales les concernant, en permettant aux opérateurs économiques d'envisager de recourir auxdites technologies lorsque celles-ci auront atteint leur maturité et seront disponibles sur le marché. Il renforcera également la sécurité du marché et sa prévisibilité et servira à stimuler les investissements qui sont nécessaires dans ces nouvelles technologies.

(10) L'introduction progressive des CAD sur le marché du transport aérien de l'Union représentera un coût de carburant supplémentaire pour les compagnies aériennes, car ces technologies de carburant sont actuellement plus coûteuses à produire que les carburants d'aviation conventionnels. Cela devrait exacerber les problèmes existants d'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien de l'Union en ce qui concerne les carburants d'aviation et provoquer de nouvelles distorsions parmi les exploitants d'aéronefs et les aéroports, aussi dans le contexte de la mise en œuvre, par l'Union et ses États membres, du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI conformément à la décision (UE) 2020/954 du Conseil¹ et du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil², telle qu'elle a été modifiée par la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil³. La disponibilité des matières premières et la capacité de production de CAD sont limitées. Une intensification de la concurrence concernant des matières premières limitées pourrait entraîner des pénuries d'approvisionnement et des distorsions du marché et, partant, nuire à la compétitivité du secteur de l'aviation dans son ensemble. Le présent règlement devrait prendre des mesures pour éviter que l'introduction des CAD n'ait des effets négatifs sur la compétitivité du secteur de l'aviation en définissant des exigences harmonisées dans toute l'Union.

¹ Décision (UE) 2020/954 du Conseil du 25 juin 2020 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la notification de la participation volontaire au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) à partir du 1^{er} janvier 2021 et de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023 (JO L 212 du 3.7.2020, p. 14).

² 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 l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

³ Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (JO L 130 du 16.5.2023, p. 115).

- (11) Au niveau mondial, les CAD sont réglementés et définis par l'OACI, les pays s'accordant sur des exigences détaillées sur la durabilité, la traçabilité et la comptabilisation des filières de CAD certifiées destinées à être utilisées pour les vols couverts par le régime CORSIA. Bien que des mesures d'incitation soient prévues dans le régime CORSIA et que les CAD soient considérés comme un pilier à part entière des travaux sur la possibilité d'atteindre, pour l'aviation internationale, l'objectif indicatif mondial à long terme de zéro émission nette de carbone pour l'aviation internationale d'ici à 2050, adopté lors de la 41^e session de l'assemblée de l'OACI en octobre 2022, il n'existe actuellement aucun régime obligatoire relatif à l'utilisation des CAD pour les vols internationaux. Les accords multilatéraux ou bilatéraux globaux en matière de transport aérien conclus entre l'Union 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 des CAD.

- (12) Pour éviter les distorsions de concurrence sur le marché mondial du transport aérien, qui pourraient entraîner une perte au niveau des flux de trafic transitant par les aéroports de l'Union et des fuites de carbone, et en vue de créer un marché mondial des CAD, l'Union devrait jouer un rôle de premier plan, à l'échelle mondiale, dans la transition vers l'utilisation des CAD, engager des négociations internationales en vue d'harmoniser les définitions et les normes relatives aux CAD, et promouvoir une convergence internationale en ce qui concerne les règles en matière de production, d'utilisation et d'embarquement des CAD. La Commission et les États membres devraient soutenir les efforts déployés au sein de l'OACI en faveur d'un cadre mondial ambitieux pour la production et l'utilisation de CAD. En outre, la Commission devrait régulièrement déterminer si les dispositions du présent règlement ont des effets négatifs sur le fonctionnement du marché du transport aérien de l'Union, la compétitivité du secteur, l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international en ce qui concerne les transporteurs aériens et les plateformes aéroportuaires et les éventuels réacheminements entraînant des fuites de carbone et, le cas échéant, présenter des solutions pour y remédier.

(13) Au niveau de l'Union, des règles générales relatives à l'énergie renouvelable pour le secteur des transports figurent dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil¹. Par le passé, ces cadres réglementaires intersectoriels horizontaux ne se sont pas avérés efficaces pour opérer une transition des carburants fossiles aux CAD dans le transport aérien. La directive (UE) 2018/2001 et celle qui l'a précédée ont fixé des objectifs globaux pour tous les modes de transport qui doivent être approvisionnés en carburants renouvelables. Étant donné que l'aviation est un marché de carburants relativement petit pour lequel les carburants renouvelables sont plus coûteux à produire par rapport à d'autres modes de transport, et qu'elle opère dans un marché du transport aérien de l'Union hautement concurrentiel et intégré, il convient de compléter ces cadres réglementaires par des mesures propres à l'aviation pour stimuler efficacement le déploiement des CAD. En outre, les dispositions de droit national transposant la directive (UE) 2018/2001 risquent de créer une fragmentation importante sur le marché du transport aérien de l'Union, où les règles nationales sur les CAD fixeraient des objectifs très différents. Il est prévisible que cela exacerberait les problèmes d'égalité des conditions de concurrence dans le transport aérien.

¹ 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).

- (14) Il convient donc d'établir des règles uniformes pour le marché du transport aérien de l'Union afin de compléter la directive (UE) 2018/2001 et d'atteindre ses objectifs généraux en répondant aux besoins et aux exigences spécifiques du marché du transport aérien de l'Union et en promouvant les CAD. Le présent règlement vise notamment à éviter une fragmentation du marché du transport aérien de l'Union, à prévenir les éventuelles distorsions de concurrence entre les acteurs économiques ou les pratiques déloyales d'évitement des coûts en ce qui concerne le ravitaillement des exploitants d'aéronefs, tout en encourageant le développement des CAD dans l'Union. Un soutien et un financement ciblés au niveau de l'Union et à l'échelon national, ainsi que des partenariats publics et privés, peuvent compléter le présent règlement afin d'améliorer la disponibilité et le caractère financièrement accessible des CAD et d'en accélérer encore la fourniture et l'utilisation. En outre, le présent règlement devrait s'entendre sans préjudice des obligations énoncées dans la directive (UE) 2018/2001; les États membres peuvent faire valoir l'utilisation de carburants pertinents couverts par le présent règlement pour atteindre les objectifs fixés dans ladite directive, sous réserve des conditions énoncées dans ladite directive et dans les limites de celle-ci.

- (15) 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 de l'Union 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 de l'Union par rapport à d'autres. En deuxième lieu, il vise à doter le marché du transport aérien de l'Union de règles solides afin de veiller à ce que des parts de CAD augmentant progressivement puissent être introduites dans les aéroports de l'Union sans effets néfastes sur la compétitivité du marché du transport aérien de l'Union.
- (16) Il est essentiel de fixer des règles harmonisées dans l'ensemble du marché intérieur, s'appliquant directement et de manière uniforme aux acteurs du marché du transport aérien, d'une part, et aux acteurs du marché des carburants d'aviation, d'autre part. Le cadre général établi par la directive (UE) 2018/2001 devrait être complété par une lex specialis applicable au transport aérien. Cette dernière devrait inclure des parts minimales en matière de fourniture de CAD augmentant progressivement. Ces parts minimales devraient être soigneusement définies, en tenant compte des objectifs liés au bon fonctionnement du marché du transport aérien de l'Union, de la nécessité de décarboner le secteur du transport aérien et de la situation actuelle de l'industrie des CAD.

- (17) 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 à ceux effectuant des vols destinés uniquement à des opérations humanitaires, de rapatriement et de retour, volontaire ou forcé, y compris les réadmissions, de recherche, de sauvetage, de secours en cas de catastrophe ou à des fins médicales, ainsi qu'à 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 opérations standard de transport aérien commercial. En raison de la nature de leurs opérations, ils pourraient ne pas toujours être en mesure de satisfaire aux obligations prévues par le présent règlement, qui pourraient représenter une contrainte inutile. Afin de garantir l'égalité des conditions de concurrence sur le marché de l'aviation de l'Union, le présent règlement devrait couvrir la plus grande part possible du trafic aérien commercial au départ des aéroports situés sur le territoire de l'Union. Parallèlement, et afin de préserver la connectivité aérienne au profit des citoyens, des entreprises et des régions de l'Union, 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 présent règlement devrait couvrir au moins 95 % du trafic total au départ des aéroports situés sur le territoire de l'Union.

Pour les mêmes raisons, un seuil devrait être défini pour exclure du champ d'application les exploitants d'aéronefs assurant un nombre très réduit de vols au départ d'aéroports situés sur le territoire de l'Union. Cependant, afin d'élever le niveau d'ambition, les États membres devraient pouvoir décider qu'un aéroport situé sur leur territoire, qui n'atteint pas les seuils fixés dans le présent règlement ou qui est situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, est soumis au présent règlement. Un aéroport situé sur le territoire de l'Union qui n'atteint pas les seuils fixés dans le présent règlement, ou qui est situé dans des régions ultrapériphériques, devrait pouvoir demander aux autorités compétentes concernées d'être traité comme un aéroport de l'Union et d'être soumis au présent règlement. En outre, une personne assurant des opérations de transport aérien commercial qui n'atteint pas les seuils fixés dans le présent règlement ou une personne assurant des vols autres que des opérations de transport aérien commercial utilisant du kérosène d'aviation devrait pouvoir décider d'être traitée comme un exploitant d'aéronef aux fins du présent règlement et donc d'être soumise au présent règlement ou décider que ses opérations de transport aérien non commercial sont couvertes par le présent règlement.

- (18) Les normes internationales en matière de carburant d'aviation déterminent quels types de carburants d'aviation conventionnels peuvent être mélangés à des CAD, ce qui a une incidence sur l'applicabilité du présent règlement en ce qui concerne les carburants d'aviation. En outre, la définition des carburants d'aviation est limitée aux carburants "*drop-in*" et n'inclut donc ni l'hydrogène ni l'électricité utilisés pour propulser les aéronefs. Par conséquent, les obligations imposées aux fournisseurs de carburant d'aviation, aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et aux exploitants d'aéronefs s'appliquent aux carburants "*drop-in*" à chaque fois qu'il est fait référence aux carburants d'aviation, à moins qu'il ne soit question d'hydrogène ou d'électricité.
- (19) Il est essentiel que les régions européennes moins connectées, telles que les régions insulaires et ultrapériphériques, qui dépendent souvent de l'aviation comme unique moyen de connexion, ne soient pas affectées de façon disproportionnée par les obligations résultant du présent règlement et que l'accès de ces régions aux biens et services essentiels soit garanti. Afin de contribuer à préserver la connectivité aérienne des régions disposant de moins d'options de transports de substitution, il convient de prêter attention aux effets possibles des dispositions du présent règlement en ce qui concerne le caractère abordable, la compétitivité et les augmentations potentielles des prix des liaisons aériennes reliant les régions éloignées et les autres régions de l'Union.

(20) Il convient de promouvoir le développement et le déploiement de CAD présentant un fort potentiel de durabilité, de maturité commerciale ainsi que d'innovation et de croissance pour répondre aux besoins futurs. Cela devrait favoriser la création d'un marché de CAD innovants et compétitifs et assurer un approvisionnement en CAD 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. Les incitations à l'utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique dans les transports accordées en vertu d'autres dispositions du droit de l'Union auront une incidence positive sur l'utilisation de ces carburants dans le secteur de l'aviation. Un cadre unique, clair et solide en faveur de la durabilité est nécessaire pour apporter aux acteurs des industries de l'aviation et des carburants une sécurité et une continuité juridiques quant à l'éligibilité des CAD au titre du présent règlement. Dans cette perspective, tous les biocarburants d'aviation qui satisfont aux critères de durabilité et d'émissions sur l'ensemble du cycle de vie définis dans la directive (UE) 2018/2001 et qui sont certifiés conformément à cette dernière, à l'exception des biocarburants produits à partir de "cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale" et de certaines matières premières énumérées à l'article 4, paragraphe 5, du présent règlement, les carburants de synthèse pour l'aviation et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé respectant le seuil de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie visé dans ladite directive devraient être admissibles. À cet égard, afin d'assurer la cohérence avec d'autres politiques connexes de l'Union, l'éligibilité des biocarburants d'aviation, des carburants de synthèse pour l'aviation et des carburants d'aviation à base de carbone recyclé devrait être fondée sur les critères et seuils de durabilité établis dans la directive (UE) 2018/2001.

En particulier, les CAD 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 à court terme. La part renouvelable des carburants produits par co-traitement devrait être admissible au titre de la définition des CAD, pour autant qu'elle soit produite à partir des matières premières énumérées dans la directive (UE) 2018/2001, à l'exception des biocarburants produits à partir de "cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale" telles qu'elles sont définies dans ladite directive, et de certaines matières premières énumérées à l'article 4, paragraphe 5, du présent règlement, déterminées conformément à la méthode à définir dans un règlement délégué de la Commission adopté en vertu de la directive (UE) 2018/2001. L'hydrogène renouvelable pour l'aviation et les carburants d'aviation à faible intensité de carbone atteignant au moins le même niveau de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie que les carburants de synthèse pour l'aviation peuvent jouer un rôle dans le remplacement des carburants d'aviation conventionnels et soutenir la décarbonation de l'aviation, et devraient donc également être inclus dans le champ d'application du présent règlement.

- (21) Compte tenu de l'utilisation de matières premières dans les produits cosmétiques et les aliments pour animaux, les biocarburants d'aviation autres que les biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2018/2001, et autres que les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de ladite directive, qui sont fournis dans les aéroports de l'Union par chaque fournisseur de carburant d'aviation devraient représenter au maximum 3 % du carburant d'aviation fourni aux fins du respect des parts minimales de CAD à fournir dans chaque aéroport de l'Union en vertu du présent règlement.
- (22) Une large gamme de matières premières admissibles est essentielle pour porter à leur maximum les possibilités d'augmentation de la production de CAD à des coûts abordables, tout en garantissant leur durabilité. Le présent règlement exclut certains types de matières premières, à moins que ces matières premières ne figurent à l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001 et qu'elles ne remplissent toutes les conditions applicables si ces conditions sont énoncées dans ladite annexe. La liste des matières premières admissibles au titre du présent règlement ne devrait donc pas être statique, mais devrait évoluer au fil du temps pour s'élargir à de nouvelles matières premières durables conformément à ladite directive. Les modifications apportées à la liste des matières premières figurant à l'annexe IX de ladite directive, qui remplissent les conditions pertinentes de ladite annexe, devraient directement être reproduites dans la liste des carburants admissibles au titre du présent règlement pour la production de CAD.

(23) Pour des raisons de durabilité, les biocarburants d'aviation produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, y compris les biocarburants risquant fortement d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, ne devraient pas être admissibles. En particulier, il se produit un changement indirect dans l'affectation des sols lorsque des cultures aux fins de la production de biocarburants entraînent le déplacement de la production traditionnelle de cultures 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 soulevant des préoccupations relatives à la perte de biodiversité. La recherche a montré que l'ampleur des effets dépend de divers facteurs, y compris 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 des changements indirects dans l'affectation des sols résultent des biocarburants, des carburants 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, sur 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 sont susceptibles d'annuler, en partie ou en totalité, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre liées aux différents biocarburants, des changements indirects dans l'affectation des sols posent 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. Le secteur du transport aérien 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 réduit également au minimum 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 réduire au minimum un tel déplacement, car le transport routier reste de loin le secteur de transport le plus polluant actuellement.

(24) La fourniture d'informations exactes et correctes sur les caractéristiques des CAD revêt une importance majeure pour le bon fonctionnement du présent règlement. Pour favoriser la confiance des consommateurs et assurer la transparence et la traçabilité, les fournisseurs de carburants d'aviation devraient être chargés de transmettre les informations correctes concernant les caractéristiques du CAD fourni, notamment en matière de durabilité, et l'origine des matières premières utilisées pour sa production. Ces informations devraient être déclarées dans la base de données de l'Union établie conformément à la directive (UE) 2018/2001. Les fournisseurs de carburants d'aviation dont il a été prouvé qu'ils ont fourni des informations trompeuses ou inexactes sur les caractéristiques ou l'origine des CAD devraient être sanctionnés. Les États membres devraient veiller à ce que les fournisseurs de carburants d'aviation saisissent en temps utile des informations exactes dans la base de données de l'Union et à ce que ces informations soient vérifiées et contrôlées. Afin de lutter contre d'éventuelles fraudes, y compris en ce qui concerne les matières premières nécessaires à la production de CAD importés de l'extérieur de l'Union, il est nécessaire que les États membres, en coopération avec les organismes compétents de l'Union, renforcent les mécanismes de contrôle des expéditions, dont les inspections sur site, conformément aux règles pertinentes de l'Union. À cet égard, la Commission a fixé des règles d'exécution sur la certification de la durabilité conformément à la directive (UE) 2018/2001 afin d'harmoniser et de renforcer davantage les règles relatives à la fiabilité, à la transparence et au contrôle indépendant ainsi qu'à la coopération des autorités compétentes des États membres en matière de supervision des contrôles.

(25) 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 CAD. Pour éviter toute distorsion sur le marché du transport aérien de l'Union, il convient que tous les aéroports de l'Union soient approvisionnés de manière uniforme en parts minimales de CAD. Même si le marché est libre de fournir et d'utiliser des quantités plus importantes de CAD, le présent règlement devrait faire en sorte que les parts minimales obligatoires de CAD soient identiques dans tous les aéroports de l'Union. Afin d'assurer la clarté et la sécurité juridique et, ce faisant, d'encourager le développement et le déploiement sur le marché des technologies de carburant d'aviation 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 CAD, y compris de carburants de synthèse pour l'aviation, augmentant progressivement au fil du temps. La fixation de parts minimales spécifiques concernant les carburants de synthèse pour l'aviation dans le cadre des parts minimales de CAD est nécessaire compte tenu du potentiel de décarbonation important de ces carburants d'aviation 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 CAD 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, trois à six fois plus élevés que le prix du marché d'un carburant d'aviation conventionnel. Par conséquent, le présent règlement devrait établir des parts minimales spécifiques pour cette technologie.

- (26) Tout en veillant au respect de ces exigences harmonisées de l'Union en matière d'approvisionnement en CAD, les États membres pourraient mener des politiques de soutien et des initiatives visant à accroître les niveaux de production et d'utilisation de CAD, y compris de carburants de synthèse pour l'aviation. Ces politiques et initiatives devraient être transparentes, non discriminatoires, proportionnées et à caractère général, et ouvertes à toutes les entreprises. Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres de mettre en œuvre des mesures spécifiques ne relevant pas de son champ d'application qui visent à faciliter l'utilisation de CAD ou à décarboner le secteur du transport aérien.

(27) L'absence de méthode, de critères et d'indicateurs communs dûment certifiés, déclarés et contrôlés permet aux exploitants d'aéronefs de faire valoir des niveaux de performance en matière d'émissions de leurs vols qui ne peuvent pas être comparés les uns aux autres. Les passagers doivent pouvoir se fier aux informations fournies par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne la durabilité des carburants d'aviation utilisés par ces derniers et la durabilité de leurs vols afin de faire des choix éclairés lorsqu'ils comparent différentes options de vol, tant pour les vols directs que pour les vols indirects, proposées par les exploitants d'aéronefs. Afin que les consommateurs puissent choisir en connaissance de cause, des informations plus sérieuses, fiables, indépendantes et harmonisées sur l'incidence des vols sur l'environnement sont nécessaires. Par conséquent, il est nécessaire d'établir les critères et indicateurs utilisés pour communiquer le niveau de performance de leurs vols en matière d'émissions sous d'un label environnemental commun volontaire (ci-après dénommé "label"). Il devrait être possible de les mettre à jour facilement pour les adapter aux évolutions technologiques et aux normes internationales et européennes. Étant donné que certaines des données nécessaires pour calculer le niveau et la qualité des CAD utilisés et d'autres critères permettant de mesurer la performance d'un vol en matière de durabilité pourraient être sensibles d'un point de vue commercial, il est également nécessaire qu'un organisme indépendant centralise les déclarations des exploitants d'aéronefs, contrôle leurs données, certifie leur exactitude et délivre un label au niveau approprié. Compte tenu du caractère dynamique des données fournies par les exploitants d'aéronefs, le label devrait faire l'objet d'un contrôle et d'une validation périodiques, par exemple à la fin de chaque saison IATA. Lorsque cela s'avère nécessaire, ces données reposeraient sur des estimations telles que le taux de remplissage moyen pour un vol, une liaison et une saison donnés. Compte tenu du fait que l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée "Agence") a des obligations de suivi et de déclaration en vertu du présent règlement, il convient que l'Agence soit l'organisme de l'Union chargé de la mise en œuvre du label. Il convient donc de prévoir les conditions de délivrance du label pour mesurer la performance environnementale de l'aviation et, afin de veiller au respect de ces conditions, d'exiger de l'Agence qu'elle les réexamine périodiquement.

(28) Avec l'introduction et la montée en puissance des CAD dans les aéroports de l'Union, les pratiques de suremport pourraient être exacerbées en raison de l'augmentation du coût des carburants d'aviation. Les pratiques de suremport ne sont pas durables et devraient être évitées, car elles sapent les efforts déployés par 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 qui y sont liées 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, et entre les aéroports. Le présent règlement devrait donc exiger que les exploitants d'aéronefs se ravitaillent avant le départ d'un aéroport donné de l'Union. La quantité de carburant embarqué avant le départ d'un aéroport donné de l'Union devrait être proportionnée à la quantité de carburant nécessaire pour assurer les vols au départ de cet aéroport. Cette exigence garantit que des conditions égales s'appliquent aux exploitants d'aéronefs de l'Union et aux exploitants d'aéronefs étrangers dans l'ensemble de l'Union, tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement. Étant donné que le règlement ne définit pas de parts maximales de CAD dans tous les carburants d'aviation, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant d'aviation peuvent mener des politiques environnementales plus ambitieuses en utilisant et en fournissant davantage de CAD dans l'ensemble de leur réseau d'exploitation, tout en évitant le suremport. Néanmoins, le présent règlement devrait également tenir compte du fait qu'un suremport a parfois lieu afin de se conformer aux règles de sécurité en matière de carburant prévues par le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission¹ et que, dans ces cas, le suremport est justifié par des raisons de sécurité.

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

Il peut s'agir, par exemple, de cas de pénurie de carburant ou de contamination du carburant à l'aéroport de destination, confirmés par un avis aux navigateurs aériens (NOTAM). En outre, le suremport peut être la conséquence de difficultés opérationnelles particulières rencontrées par certains exploitants d'aéronefs dans certains aéroports, entre autres un allongement disproportionné du temps d'escale des aéronefs ou une réduction des capacités aéroportuaires aux heures de pointe. La Commission, conjointement avec l'Agence, devrait donc suivre de près, évaluer et analyser les cas de suremport signalés et leurs raisons sous-jacentes et, le cas échéant, présenter des propositions législatives visant à modifier le présent règlement. Cela s'entend sans préjudice du pouvoir conféré à la Commission et aux autorités de concurrence des États membres par les articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne d'enquêter sur des comportements anticoncurrentiels d'acteurs du marché et de les sanctionner afin de protéger le bon fonctionnement du marché des CAD, en particulier lorsque les informations contenues dans la base de données de l'Union et d'autres données communiquées aux autorités compétentes révèlent des pratiques anticoncurrentielles.

- (29) Toutefois, le présent règlement devrait prévoir la possibilité d'exempter, pendant une période limitée, les exploitants d'aéronefs de l'obligation de ravitaillement avant le départ sur des liaisons déterminées au départ d'aéroports de l'Union lorsque ces exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils rencontrent des difficultés opérationnelles graves et récurrentes pour ravitailler des aéronefs dans un aéroport de l'Union donné qui les empêchent d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable, ce qui pourrait avoir un impact sur la connectivité des régions périphériques en particulier, ou des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant qui rendent les prix de ces carburants nettement plus élevés que les prix pratiqués en moyenne pour des types similaires de carburant dans d'autres aéroports de l'Union. Les prix nettement plus élevés pratiqués dans l'aéroport de l'Union concerné ne devraient pas être principalement le résultat de l'utilisation accrue de CAD dans cet aéroport de l'Union.
- (30) L'utilisation plus large de CAD, qui présentent généralement une plus faible teneur en aromatiques et en soufre, contribuera à réduire les incidences sur le climat autres que celles dues au CO₂. Une nouvelle réduction de la teneur en aromatique et en soufre des carburants d'aviation pourrait permettre de réduire la formation de cirrus de traînées de condensation, d'améliorer la qualité de l'air au sein et autour des aéroports et d'accroître la qualité du carburant au profit des compagnies aériennes, à la fois grâce à une densité énergétique élevée et à des coûts d'entretien plus faibles résultant de la diminution de la teneur en suie. En outre, il convient de tenir compte des interdépendances entre les émissions de CO₂ et les émissions autres que de CO₂. Toutefois, la réduction de la teneur en aromatiques dans les carburants d'aviation doit se faire dans le respect des règles de sécurité internationales en matière de carburant et en maintenant l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international. Par conséquent, les fournisseurs de carburant d'aviation devraient communiquer à l'Agence et aux autorités compétentes concernées la teneur en aromatiques, en naphtalène et en soufre des carburants d'aviation fournis. Lorsqu'ils communiquent ces informations, les fournisseurs de carburant d'aviation pourraient s'appuyer sur des certificats pertinents sur la qualité du carburant produit afin de satisfaire aux exigences des normes internationales en matière de qualité des carburants fournis par les producteurs et les mélangeurs de carburants.

- (31) Outre leurs effets sur le changement climatique, les carburants d'aviation conventionnels ont également des conséquences négatives sur la qualité de l'air. Une utilisation accrue de CAD peut jouer un rôle dans l'amélioration de la qualité de l'air.
- (32) Il importe de veiller à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union couvertes par le présent règlement prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs aux carburants d'aviation qui contiennent des CAD, de manière à ne pas constituer un obstacle à l'utilisation de CAD. Si nécessaire, les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel se situe l'aéroport de l'Union devraient pouvoir exiger que l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union fournisse les informations nécessaires sur le respect du présent règlement en ce qui concerne la distribution régulière de CAD et le ravitaillement sans interruption des exploitants d'aéronefs en CAD. Le rôle des autorités compétentes devrait permettre aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et aux exploitants d'aéronefs d'avoir un point de contact commun, dans le cas où des éclaircissements techniques seraient nécessaires concernant la disponibilité des infrastructures de carburant d'aviation. Lorsque les aéronefs à moteur électrique ou à hydrogène seront matures et disponibles sur le marché et en tant que de besoin, il conviendra que les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, les fournisseurs de carburant d'aviation et les prestataires de services d'assistance "carburant" couverts par le présent règlement prennent toutes les mesures nécessaires pour coopérer et faciliter l'accès à des infrastructures adaptées pour le ravitaillement en hydrogène et la recharge électrique des aéronefs, conformément au cadre d'action national applicable à l'infrastructure pour carburants alternatifs.

- (33) De nombreux aéroports de l'Union sont approvisionnés en carburants d'aviation principalement par des oléoducs provenant de raffineries ou de stations de mélange de CAD. Il est donc essentiel que les parties responsables de ces oléoducs coopèrent et prennent toutes les mesures nécessaires pour permettre aux fournisseurs de carburant d'aviation d'avoir un accès continu et ininterrompu à l'infrastructure de carburants d'aviation civile afin de fournir à la fois des carburants d'aviation conventionnels et des carburants d'aviation contenant des parts de CAD.
- (34) Les exploitants d'aéronefs devraient être tenus de rendre compte chaque année à leurs autorités compétentes respectives et à l'Agence de leurs achats de CAD, ainsi que des attributs des CAD. Des informations devraient être fournies sur les caractéristiques et l'origine des matières premières, le procédé de conversion et les émissions sur l'ensemble du cycle de vie pour chaque achat et type de CAD.
- (35) Les exploitants d'aéronefs devraient également être tenus de rendre compte chaque année de leur quantité réelle de carburant d'aviation embarqué par aéroport de l'Union, y compris de leur respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant, afin de prouver l'absence de toute pratique injustifiée de suremport. Les rapports devraient être vérifiés par des vérificateurs indépendants et transmis à l'autorité ou aux autorités compétentes et à l'Agence à des fins de suivi et d'évaluation de la conformité. Ces vérificateurs indépendants devraient déterminer l'exactitude de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise déclarée par les exploitants d'aéronefs à l'aide d'un outil approuvé par la Commission.

- (36) Sans préjudice des données enregistrées par les fournisseurs de carburant d'aviation conformément à la directive (UE) 2018/2001 et au règlement d'exécution (UE) 2022/996 de la Commission¹, les fournisseurs de carburant d'aviation devraient être tenus de faire chaque année une déclaration, dans la base de données de l'Union prévue dans ladite directive, concernant leur fourniture de carburant d'aviation, y compris de CAD, et ses attributs. Des informations devraient être fournies sur les caractéristiques et l'origine des matières premières, les procédés de conversion et les émissions sur l'ensemble du cycle de vie en ce qui concerne les CAD fournis. Les informations sur les caractéristiques des CAD comprennent le type de produit et de matières premières utilisés ainsi que d'autres caractéristiques de durabilité requises pour démontrer la conformité des CAD aux critères de durabilité prévus dans la directive (UE) 2018/2001.
- (37) Les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de faire appliquer le présent règlement par les exploitants d'aéronefs, les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et les fournisseurs de carburant d'aviation. Le présent règlement devrait définir les modalités déterminant les autorités compétentes dont relèvent les exploitants d'aéronefs, les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et les fournisseurs de carburant d'aviation. L'Agence devrait transmettre aux autorités compétentes les données agrégées relatives aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburant d'aviation pour lesquels les autorités sont compétentes. Autant que possible, le niveau d'agrégation devrait permettre aux autorités compétentes de comparer ces données agrégées avec d'autres sources de données.

¹ Règlement d'exécution (UE) 2022/996 de la Commission du 14 juin 2022 concernant les règles relatives à la vérification du respect des critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des critères relatifs au faible risque d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols (JO L 168 du 27.6.2022, p. 1).

- (38) L'Agence devrait publier chaque année un rapport technique et le communiquer au Parlement européen et au Conseil. Cela est nécessaire afin d'offrir une vision claire de la mise en œuvre du présent règlement, de l'achat et de la fourniture de CAD dans l'Union et dans les pays tiers concernés, de la situation du marché, y compris pour ce qui est de l'évolution des écarts de prix entre les CAD et les carburants fossiles, et de la composition des carburants d'aviation.
- (39) Sans procédures supplémentaires, il est impossible de déterminer avec exactitude si les exploitants d'aéronefs ont embarqué physiquement des parts de CAD dans leurs réservoirs dans des aéroports déterminés de l'Union. Par conséquent, les exploitants d'aéronefs devraient être autorisés à déclarer leur utilisation de CAD 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 rendre compte de l'achat de CAD. L'utilisation du système de bilan massique visé dans la directive (UE) 2018/2001 vise à assurer la traçabilité des carburants d'aviation, et les fournisseurs de carburant d'aviation peuvent démontrer qu'ils respectent le présent règlement en utilisant un tel système de bilan massique, y compris lorsqu'un tel système est partagé par deux États membres ou plus.

- (40) L'introduction dans l'Union d'une obligation concernant l'utilisation de CAD pourrait faire subir aux compagnies aériennes de l'Union qui assurent des vols long-courriers directs au départ d'un aéroport de l'Union un désavantage concurrentiel indu par rapport à leurs concurrents qui assurent des liaisons au moyen d'une plateforme aéroportuaire ne relevant pas du champ d'application du présent règlement sans politiques équivalentes en matière de CAD. Afin de stimuler davantage l'utilisation de CAD dans l'Union, qui devraient présenter une différence de prix substantielle par rapport aux carburants d'aviation conventionnels dans un avenir prévisible, les exploitants d'aéronefs devraient pouvoir demander des quotas pour l'embarquement de CAD conformément au SEQE de l'UE.
- (41) Afin d'encourager l'utilisation de CAD qui devraient présenter une différence de prix substantielle par rapport aux carburants d'aviation conventionnels, il est primordial que les exploitants d'aéronefs puissent faire valoir l'utilisation de CAD au titre de systèmes de réduction des gaz à effet de serre tels que le SEQE de l'UE ou CORSIA, à leur entière discrétion, sans invoquer deux fois la réduction des émissions. Les exploitants d'aéronefs ne devraient pas demander à bénéficier d'avantages pour l'utilisation d'un lot de CAD au titre de plusieurs systèmes de réduction des gaz à effet de serre. Il convient d'inviter les fournisseurs de carburant d'aviation à communiquer gratuitement aux exploitants d'aéronefs toutes les informations liées aux propriétés du CAD vendu à ces exploitants d'aéronefs et qui sont pertinentes à des fins de déclaration par ces derniers au titre du présent règlement ou des systèmes de réduction des gaz à effet de serre.

- (42) Afin de veiller à l'égalité des conditions de concurrence sur le marché intérieur de l'aviation et au 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 proportionné 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 et d'autres sanctions, les autorités devraient tenir compte de l'évolution du prix du carburant d'aviation et du CAD au cours de l'année de déclaration et peuvent également prendre en considération le degré de non-respect, par exemple en cas de violations répétées.
- (43) La transition des carburants fossiles vers les CAD contribuera pour beaucoup à faciliter la décarbonation. Toutefois, compte tenu de l'actuel sous-développement du marché des CAD dans l'Union, du niveau élevé de concurrence entre les exploitants d'aéronefs et de l'important écart de prix entre les carburants d'aviation conventionnels et les CAD, cette transition devrait être soutenue par des incitations qui traduisent les avantages environnementaux des CAD et les rendent plus compétitifs pour les exploitants d'aéronefs. L'utilisation des recettes générées par les amendes, ou de l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour soutenir des projets de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD, la production de CAD ou des mécanismes permettant de combler les différences de prix entre les CAD et les carburants d'aviation conventionnels contribuerait à la réalisation de cet objectif.

- (44) Les amendes encourues par les fournisseurs de carburant d'aviation qui ne respectent pas les parts minimales fixées dans le présent règlement devraient être complétées par l'obligation de fournir au marché, au cours de la période de déclaration suivante, les quantités de CAD, y compris de carburants de synthèse pour l'aviation, correspondant au déficit constaté par rapport aux parts minimales fixées à l'article 4 et à l'annexe I. Néanmoins, les fournisseurs de carburant d'aviation devraient disposer d'une certaine flexibilité s'agissant du respect des obligations en matière de fourniture de carburants de synthèse pour l'aviation et de l'obligation connexe relative au déficit au cours d'une période transitoire allant de 2030 à 2034, moment où cette obligation entrera en vigueur pour la première fois, afin de faciliter la transition et la réalisation des objectifs.

(45) Il est essentiel de veiller à ce que les parts minimales de CAD puissent être fournies avec succès au marché de l'aviation sans pénurie d'approvisionnement. À cette fin, il convient de mettre au point et d'appliquer un mécanisme de flexibilité afin de laisser à l'industrie des CAD un délai d'exécution de 10 ans pour développer les capacités de production et d'approvisionnement en conséquence et de permettre aux fournisseurs de carburant d'aviation de remplir leurs obligations de la manière la plus rentable possible, sans réduire les ambitions environnementales globales du présent règlement, ainsi que de permettre aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, aux fournisseurs de carburant d'aviation et aux exploitants d'aéronefs de réaliser les investissements technologiques et logistiques nécessaires. La fourniture de CAD devrait démarrer en 2025, avec la flexibilité prévue par le mécanisme de flexibilité. Pendant l'application du mécanisme de flexibilité, les fournisseurs de carburant d'aviation peuvent fournir du carburant d'aviation contenant des parts plus élevées de CAD dans certains aéroports afin de compenser la fourniture de carburants d'aviation contenant une part de CAD plus faible dans d'autres aéroports ou la disponibilité réduite de carburants d'aviation conventionnels dans d'autres aéroports. 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 CAD, le présent règlement devrait rester stable dans le temps.

- (46) Réussir la transition vers des CAD suppose une approche globale et un environnement adapté et propre à stimuler l'innovation, qui s'appuient sur des investissements publics et privés dans la recherche et le développement et un soutien au redéploiement, à la reconversion professionnelle et au renforcement des compétences des travailleurs, ainsi que des mesures technologiques et opérationnelles et le déploiement de CAD et de technologies à émissions nulles, en ce compris les infrastructures de ravitaillement et de recharge nécessaires dans les aéroports, en tenant compte du principe de primauté de l'efficacité énergétique. À cette fin, il convient d'allouer aux projets relevant du domaine des CAD les recettes générées par les amendes prévues par le présent règlement. En outre, la mise en place d'une alliance industrielle européenne grâce à une collaboration volontaire des parties prenantes dans la chaîne de valeur vise à encourager encore l'approvisionnement en CAD et leur utilisation en Europe.
- (47) La recherche et l'innovation jouent un rôle substantiel dans le développement de CAD et de carburants de synthèse pour l'aviation et le renforcement de la capacité de production. Le développement et la production de CAD devraient s'accroître de manière exponentielle dans les années à venir. Il est donc important de poursuivre ces efforts et de faciliter l'investissement dans les CAD. Les investissements dans les projets de capacité de CAD constituent une opportunité à la fois environnementale et industrielle, avec des retombées en matière de création d'emplois et d'innovation.

- (48) Afin d'accroître l'efficacité environnementale des mesures de l'Union et de faciliter la capacité des fournisseurs de carburant d'aviation à remplir leurs obligations de fourniture de CAD et l'embarquement de CAD par les exploitants d'aéronefs d'une manière rentable et, partant, de renforcer la compétitivité du secteur de l'aviation de l'Union, la Commission devrait, après consultation de toutes les parties prenantes concernées, évaluer s'il convient de prendre des mesures supplémentaires pour faciliter la distribution et l'utilisation rentables des CAD sur le marché du transport aérien de l'Union en séparant l'achat des CAD de leur livraison physique et de leur utilisation. Cela pourrait se faire, entre autres, en évaluant la faisabilité de la mise en place d'un système de certificats négociables de fourniture et d'achat de CAD, comportant des éléments d'un système "*book and claim*", tout en garantissant l'égalité des conditions de concurrence et un niveau élevé d'intégrité environnementale, en veillant à la cohérence avec d'autres dispositions du droit de l'Union, y compris les directives 2003/87/CE et 2009/28/CE, ainsi qu'en réduisant les risques de fraude, d'irrégularités ou de double comptage au minimum. Dans son analyse, la Commission devrait tenir compte de toutes les tendances et initiatives pertinentes au niveau mondial, ainsi que de l'incidence potentielle qu'un tel système pourrait avoir sur le fonctionnement du marché, notamment en ce qui concerne sa volatilité, l'évolution des prix ou le comportement de négociation des acteurs du marché.

(49) 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, sur la mise en œuvre du présent règlement et son incidence sur le marché du transport aérien de l'Union, sur la connectivité des îles et des territoires éloignés et sur la compétitivité des transporteurs aériens et des plateformes aéroportuaires de l'Union par rapport à leurs concurrents dans les pays voisins, l'efficacité des principales composantes du présent règlement comme les parts minimales de CAD, le niveau des amendes ou l'évolution des politiques en matière d'utilisation de CAD au niveau international. Ces éléments sont essentiels pour dresser un état des lieux clair du marché des CAD et devraient être pris en considération lorsque la question d'une éventuelle révision du présent règlement se posera. Les rapports de la Commission devraient également faire référence à l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes législatifs pertinents, en recensant les dispositions qui peuvent être actualisées et simplifiées, ainsi que les actions et les mesures qui ont été ou pourraient être prises pour réduire la pression des coûts totaux sur le secteur du transport aérien. Dans ces rapports, la Commission devrait étudier les possibilités de modification, le cas échéant, y compris des mécanismes de soutien à la production et à l'embarquement de CAD, ainsi que des mécanismes permettant de combler les différences de prix entre les CAD et les carburants conventionnels pour l'aviation afin de limiter les effets négatifs du présent règlement sur la connectivité aérienne et la concurrence et d'atténuer la fuite de carbone.

(50) L'exigence prévue par le présent règlement de veiller à ce que des parts minimales de CAD soient mises à disposition dans chaque aéroport de l'Union pourrait inciter les exploitants d'aéronefs assurant des vols de correspondance au départ d'aéroports de l'Union vers une destination finale en dehors de l'Union à transiter par des plateformes aéroportuaires de pays tiers qui ne sont pas soumises à cette exigence plutôt que via des plateformes aéroportuaires de l'Union. Il pourrait en résulter des distorsions de concurrence au détriment des aéroports et des exploitants de l'Union qui utilisent ces aéroports et un risque de fuite de carbone. En l'absence d'un système obligatoire concernant l'utilisation de CAD pour les vols internationaux à l'échelon de l'OACI ou dans le cadre d'accords globaux multilatéraux ou bilatéraux dans le domaine du transport aérien entre l'Union et/ou ses États membres et des pays tiers ayant un niveau d'ambition similaire à celui des exigences énoncées dans le présent règlement et des objectifs de l'accord de Paris¹, adoptés dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, ou de mécanismes mis en place au niveau international pour prévenir le risque de fuite de carbone et de distorsion de concurrence, la Commission devrait en particulier envisager la mise en place de mécanismes ciblés visant à prévenir ces effets.

¹ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

- (51) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les exemptions à l'obligation de ravitaillement avant le départ pouvant être accordées aux exploitants d'aéronefs et en ce qui concerne l'établissement des dispositions détaillées et des normes techniques pour le fonctionnement du système de labellisation. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.
- (52) La transition vers les CAD permettra aussi, par ricochet, de réduire la dépendance à l'égard des importations de carburants fossiles en provenance de pays tiers, ce qui renforcera la sécurité énergétique de l'Union. La situation politique internationale actuelle ne fait qu'accentuer la nécessité d'effectuer ce basculement.
- (53) 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 des CAD, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres en raison de la nature transfrontière de l'aviation, mais peut en raison des caractéristiques du marché et des effets de l'action l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Article premier

Objet

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

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union et à leurs entités gestionnaires d'aéroports de l'Union respectives, et aux fournisseurs de carburant d'aviation.

Sans préjudice du paragraphe 3, le présent règlement ne s'applique qu'aux opérations de transport aérien commercial.

2. Un État membre peut décider, après consultation de l'entité gestionnaire d'aéroport, qu'un aéroport ne relevant pas de l'article 3, point 1), situé sur son territoire doit être traité comme un aéroport de l'Union aux fins du présent règlement, à condition que les exigences fixées à l'article 6, paragraphe 1, soient remplies au moment de la décision de l'État membre.

Une entité gestionnaire d'aéroport ne relevant pas de l'article 3, point 1), situé sur le territoire d'un État membre, peut introduire une demande visant à ce que cet aéroport soit traité comme un aéroport de l'Union aux fins du présent règlement, pour autant qu'il remplisse les exigences fixées à l'article 6, paragraphe 1, au moment de cette demande. Ladite entité gestionnaire d'aéroport notifie cette demande à l'État membre dont l'autorité ou les autorités sont responsables de l'aéroport en vertu de l'article 11, paragraphe 6. Cette notification est accompagnée d'une confirmation que l'aéroport remplit les exigences fixées à l'article 6, paragraphe 1.

L'État membre concerné notifie la décision visée au premier alinéa du présent paragraphe à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée "Agence") au moins six mois avant le début de la période de déclaration à partir de laquelle ladite décision s'applique. La décision de l'État membre est accompagnée d'un avis motivé montrant qu'elle repose sur des critères proportionnés et non discriminatoires, entre des aéroports partageant des caractéristiques concurrentielles similaires.

3. Une personne assurant des opérations de transport aérien commercial qui ne relève pas de l'article 3, point 3), peut décider d'être traitée comme un exploitant d'aéronef aux fins du présent règlement. Une personne assurant des vols autres que des opérations de transport aérien commercial au sens de l'article 3, point 4), peut décider d'être traitée comme un exploitant d'aéronef aux fins du présent règlement. Une personne relevant de l'article 3, point 3), peut décider que ses opérations de transport aérien non commercial doivent également relever du présent règlement. Ces personnes notifient leur décision à l'État membre dont l'autorité ou les autorités compétentes sont responsables dudit exploitant d'aéronef, conformément à l'article 11, paragraphe 5. Cet État membre notifie ladite décision à la Commission et à l'Agence au moins six mois avant le début de la période de déclaration à partir de laquelle ladite décision s'applique.
4. Sur la base des informations reçues en vertu des paragraphes 2 et 3, la Commission fournit une liste actualisée et consolidée des aéroports de l'Union et des exploitants d'aéronefs concernés. Cette liste est facilement accessible.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "aéroport de l'Union", un aéroport tel qu'il est défini à l'article 2, point 1), de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil¹, dans lequel le trafic de passagers était supérieur à 800 000 passagers ou dans lequel le trafic de fret était supérieur à 100 000 tonnes au cours de la période de déclaration précédente, et qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
- 2) "entité gestionnaire d'aéroport de l'Union", en ce qui concerne un aéroport de l'Union, l'"entité gestionnaire d'aéroport" telle qu'elle est définie à l'article 2, point 2), de la directive 2009/12/CE ou, lorsque l'État membre concerné a réservé la gestion des infrastructures centralisées pour les systèmes de distribution de carburant à une autre entité en vertu de l'article 8, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE², cette autre entité;
- 3) "exploitant d'aéronef", une personne ayant assuré au moins 500 opérations de transport aérien commercial de passagers ou 52 opérations de transport aérien commercial tout-cargo au départ d'aéroports de l'Union au cours de la période de déclaration précédente ou, lorsque cette personne ne peut pas être identifiée, le propriétaire de l'aéronef;

¹ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

² Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

- 4) "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, y compris un vol d'aviation d'affaires effectué à des fins commerciales;
- 5) "liaison", un voyage effectué sur un vol, compte tenu des lieux de départ et de destination de ce vol;
- 6) "carburant d'aviation", le carburant "*drop-in*" produit en vue d'une utilisation directe par un aéronef;
- 7) "carburants d'aviation durables" (CAD), les carburants d'aviation qui sont:
 - a) des carburants de synthèse pour l'aviation;
 - b) des biocarburants d'aviation; ou
 - c) des carburants d'aviation à base de carbone recyclé;
- 8) "biocarburants d'aviation", les carburants d'aviation qui sont:
 - a) des "biocarburants avancés", tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 34), de la directive (UE) 2018/2001;
 - b) des "biocarburants", tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 33), de la directive (UE) 2018/2001, produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de ladite directive; ou

- c) des "biocarburants", tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 33), de la directive (UE) 2018/2001, à l'exception des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, telles qu'elles sont définies à l'article 2, deuxième alinéa, point 40), de ladite directive, qui respectent les critères de durabilité et de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie énoncés à l'article 29 de ladite directive et sont certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive;
- 9) "carburants d'aviation à base de carbone recyclé", les carburants d'aviation qui sont des "combustibles ou carburants à base de carbone recyclé" tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 35), de la directive (UE) 2018/2001, qui respectent le seuil de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie visé à l'article 29 *bis*, paragraphe 2, de ladite directive et sont certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive;
- 10) "lot", une quantité de CAD qui peut être identifiée par un numéro et dont la traçabilité peut être assurée;
- 11) "émissions sur l'ensemble du cycle de vie", les émissions exprimées en équivalent dioxyde de carbone des CAD, 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 aux méthodes adoptées en vertu de l'article 28, paragraphe 5, ou de l'article 31 de la directive (UE) 2018/2001 ou en vertu des dispositions applicables du droit de l'Union;
- 12) "carburants de synthèse pour l'aviation", les carburants d'aviation qui sont des carburants renouvelables d'origine non biologique, au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 36), de la directive (UE) 2018/2001, et qui respectent le seuil de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie visé à l'article 29 *bis*, paragraphe 1, de ladite directive et sont certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive;

- 13) "carburants de synthèse pour l'aviation à faible intensité de carbone", les carburants d'aviation d'origine non biologique, dont le contenu énergétique est issu de l'hydrogène bas carbone non fossile, qui respectent un seuil de 70 % de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie suivant les méthodes d'évaluation de la réduction desdites émissions sur l'ensemble du cycle de vie en vertu des dispositions applicables du droit de l'Union;
- 14) "carburants d'aviation conventionnels", les carburants d'aviation produits à partir de sources fossiles non renouvelables de carburants hydrocarbonés;
- 15) "hydrogène d'aviation à faible intensité de carbone", l'hydrogène destiné à l'utilisation dans les avions, dont le contenu énergétique est issu de sources non fossiles non renouvelables, qui respectent un seuil de 70 % de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie suivant les méthodes d'évaluation de la réduction desdites émissions sur l'ensemble du cycle de vie en vertu des dispositions applicables du droit de l'Union;
- 16) "hydrogène d'aviation d'origine renouvelable", l'hydrogène destiné à l'utilisation dans les avions remplissant les conditions pour être considéré comme un "carburant renouvelable d'origine non biologique", au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 36), de la directive (UE) 2018/2001, et qui respecte le seuil de réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie visé à l'article 29 *bis*, paragraphe 1, de ladite directive et est certifié conformément à l'article 30 de ladite directive;
- 17) "hydrogène d'aviation", l'hydrogène d'aviation d'origine renouvelable ou l'hydrogène d'aviation à faible intensité de carbone;
- 18) "carburants d'aviation à faible intensité de carbone", les carburants de synthèse pour l'aviation à faible intensité de carbone ou l'hydrogène d'aviation à faible intensité de carbone;

- 19) "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 ou de l'hydrogène d'aviation dans un aéroport de l'Union;
- 20) "prestataire de services d'assistance "carburant"", un prestataire de services d'assistance en escale qui assure l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons, auprès des exploitants d'aéronefs, comme indiqué à l'annexe de la directive 96/67/CE;
- 21) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un fournisseur de carburant d'aviation situé dans l'État membre au sein duquel s'exerce le principal contrôle financier et opérationnel du fournisseur de carburant d'aviation;
- 22) "année de déclaration", une période d'un an, au cours de laquelle les déclarations visées aux articles 8 et 10 doivent être soumises, débutant le 1^{er} janvier et se terminant le 31 décembre;
- 23) "période de déclaration", une période du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année précédant l'année de déclaration;
- 24) "quantité annuelle de carburant d'aviation requise", la quantité de carburant d'aviation désigné comme "carburant d'étape" ou "carburant pour le vol" et comme "carburant pour le roulage" à l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission¹ qui est nécessaire pour effectuer tous les vols couverts par le présent règlement assurés par un exploitant d'aéronef au départ d'un aéroport de l'Union donné au cours d'une période de déclaration;

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

- 25) "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 couverts par le présent règlement au départ d'un aéroport de l'Union donné, au cours d'une période de déclaration;
- 26) "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;
- 27) "système de réduction des gaz à effet de serre": un système accordant des avantages aux exploitants d'aéronefs pour l'utilisation de CAD.

Article 4

Parts de CAD disponibles dans les aéroports de l'Union

1. Sous réserve de l'article 15, 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 les parts minimales de CAD, y compris les parts minimales de carburants de synthèse pour l'aviation, conformément aux valeurs et aux dates d'application figurant à l'annexe I. Sans préjudice de ces parts minimales, les fournisseurs de carburant d'aviation veillent également à ce que tout le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans chaque aéroport de l'Union au cours des périodes du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2031 et du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034 contienne au moins les parts moyennes de carburants de synthèse pour l'aviation conformément aux valeurs figurant à l'annexe I.

Cette obligation est également réputée satisfaite lorsque les parts minimales visées au premier alinéa sont atteintes en utilisant:

- a) de l'hydrogène d'aviation d'origine renouvelable;
- b) des carburants d'aviation à faible intensité de carbone.

2. Aux fins du calcul des parts minimales figurant à l'annexe I, lorsque de l'hydrogène d'aviation est mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans un aéroport de l'Union:

- a) les valeurs relatives au contenu énergétique de tous les carburants concernés sont celles visées à l'article 27, paragraphe 2, points f) et g), et à l'annexe III de la directive (UE) 2018/2001 ou dans les normes internationales pour l'aviation pertinentes concernant les carburants ne figurant pas dans ladite annexe; et
- b) le contenu énergétique de l'hydrogène d'aviation fourni est pris en compte à la fois dans le numérateur et dans le dénominateur.

3. Lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation fait usage de la possibilité prévue au paragraphe 1, deuxième alinéa, ou lorsqu'un exploitant d'aéronef embarque des carburants visés audit alinéa, les références aux CAD figurant à l'article 3, points 10), 11) et 27), aux articles 8, 9 et 10, à l'article 12, paragraphes 6 et 7, à l'article 13, paragraphe 1, points a), b) et g), à l'article 14, à l'article 15, paragraphe 1, et à l'annexe II s'entendent comme visant également les carburants d'aviation à faible intensité de carbone et l'hydrogène d'aviation d'origine renouvelable.

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

5. Les CAD produits à partir des matières premières suivantes sont exclus du calcul des parts minimales de CAD figurant à l'annexe I du présent règlement: les cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale telles qu'elles sont définies à l'article 2, deuxième alinéa, point 40), de la directive (UE) 2018/2001, les cultures intermédiaires, les distillats d'acide gras de palme et toutes les matières issues de la palme et du soja, ainsi que les pâtes de neutralisation et leurs dérivés.

Toutefois, cette exclusion ne s'applique pas aux matières premières figurant à l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001, dans les conditions fixées dans ladite annexe.

6. Les fournisseurs de carburants d'aviation peuvent démontrer le respect de l'obligation visée au paragraphe 1 du présent article en utilisant le système de bilan massique visé à l'article 30 de la directive (UE) 2018/2001.

7. Sans préjudice de l'application de l'article 12, paragraphes 4 et 5, lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation n'a pas fourni les parts minimales énoncées à l'annexe I pour une période de déclaration donnée, il compense au moins ce déficit au cours de la période de déclaration suivante. À titre exceptionnel, lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation n'a pas fourni les parts moyennes de carburant de synthèse pour l'aviation au cours de la période du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2031, il veille au moins à compenser ce déficit avant la fin de la période allant du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034, et lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation n'a pas fourni les parts moyennes de carburant de synthèse pour l'aviation au cours de la période du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034, il veille au moins à compenser ce déficit au cours de la période de déclaration suivante.

Article 5

Obligation de ravitaillement incombant aux exploitants d'aéronefs

1. La quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef donné dans un aéroport de l'Union donné représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise.

2. Un exploitant d'aéronef peut descendre en dessous du seuil fixé au paragraphe 1 du présent article lorsque c'est nécessaire pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant. Dans ce cas, l'exploitant d'aéronef concerné justifie dûment auprès de l'autorité ou des autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 6, et de l'Agence, pourquoi il descend en dessous de ce seuil, notamment en donnant une indication des liaisons impactées. Ces informations sont reprises dans la déclaration visée à l'article 8. Les quantités de carburant associées sont déclarées séparément, conformément à l'article 8.
3. À titre exceptionnel, un exploitant d'aéronef peut, lorsque c'est dûment justifié, demander à l'autorité ou aux autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 6, une exemption temporaire à l'obligation prévue au paragraphe 1 du présent article pour les vols effectués sur une liaison spécifique existante ou nouvelle de moins de 850 kilomètres, ou de moins de 1 200 kilomètres pour les liaisons avec des aéroports situés sur des îles sans liaisons ferroviaires ou routières, au départ d'un aéroport de l'Union. Cette distance est mesurée selon la méthode de la route orthodromique.

Cette demande est présentée au moins trois mois avant la date d'application envisagée de l'exemption, et s'appuie sur une justification détaillée et adéquate. Une telle exemption devrait se limiter aux situations suivantes:

- a) des difficultés opérationnelles graves et récurrentes pour ravitailler des aéronefs dans un aéroport de l'Union donné, qui empêchent les exploitants d'aéronefs d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable; ou

b) des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dues aux caractéristiques géographiques d'un aéroport de l'Union déterminé, qui rendent les prix des carburants d'aviation nettement plus élevés que les prix pratiqués en moyenne dans d'autres aéroports de l'Union en raison notamment de contraintes spécifiques en matière de transport de carburant ou de la disponibilité limitée de carburants dans cet aéroport de l'Union et qui entraînent pour l'exploitant d'aéronef concerné un désavantage concurrentiel important par rapport aux conditions de marché qui existent dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires.

4. L'autorité ou les autorités compétentes évaluent cette demande. À la lumière des justifications fournies, elles peuvent demander des informations supplémentaires.
5. L'autorité ou les autorités compétentes statuent sur cette demande dans les meilleurs délais, au moins un mois avant la date d'application de la dérogation envisagée. Lorsque l'autorité ou les autorités compétentes demandent des informations supplémentaires en vertu du paragraphe 4, le délai dans lequel l'autorité ou les autorités compétentes doivent prendre une décision est suspendu jusqu'à ce que l'exploitant d'aéronef fournisse des informations complètes.

L'exemption accordée a une durée de validité limitée, n'excédant pas un an, à l'issue de laquelle elle est réexaminée à la demande de l'exploitant d'aéronef.

6. L'autorité ou les autorités compétentes prennent la décision d'accorder ou de rejeter toute première demande d'exemption présentée en vertu du paragraphe 3. Le défaut d'adoption d'une telle décision dans le délai prévu au paragraphe 5 n'est pas considéré comme une décision autorisant l'exemption demandée. Le défaut d'adoption d'une décision relative à une demande de renouvellement d'une exemption existante, pour autant que cette demande s'appuie sur une justification détaillée et adéquate, au plus tard un mois avant la date du renouvellement envisagé, est considéré comme une décision d'autorisation de continuer à appliquer l'exemption demandée.
7. L'exploitant d'aéronef a le droit de former un recours contre une décision de l'autorité ou des autorités compétentes rejetant une demande d'exemption.
8. L'autorité ou les autorités compétentes notifient à la Commission la liste des exemptions accordées et rejetées, en motivant leurs décisions et en indiquant l'évaluation sur laquelle elles se fondent. La Commission publie la liste des exemptions accordées et met à jour cette liste au moins une fois par an.

9. À la suite d'une plainte écrite présentée par un État membre, un exploitant d'aéronef, l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union concerné ou un fournisseur de carburant d'aviation, ou de sa propre initiative, la Commission peut, après avoir évalué les motifs invoqués pour accorder une exemption en vertu du paragraphe 5 du présent article à la lumière des critères énoncés au paragraphe 3 du présent article, adopter des actes d'exécution demandant à l'autorité ou aux autorités compétentes d'adopter une décision abrogeant cette exemption à compter du début de la période de planification horaire suivante au sens de l'article 2, point d), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil¹. Lorsque cette période de planification horaire commence moins de deux mois après la publication de la décision, la décision mettant fin à l'exemption commence à s'appliquer à partir du début de la période de planification horaire suivante. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 16, paragraphe 2.
10. Afin de pouvoir adopter les actes d'exécution visés au paragraphe 9, la Commission peut demander toutes les informations nécessaires aux États membres et aux exploitants d'aéronefs. Les États membres et les exploitants d'aéronefs fournissent ces informations dans les meilleurs délais. Les États membres facilitent la communication d'informations par les exploitants d'aéronefs.
11. La Commission adopte, au plus tard le 1^{er} septembre 2024, des lignes directrices sur l'application des exemptions visées au présent article. Ces lignes directrices contiennent des éléments qu'un exploitant d'aéronef doit fournir pour justifier ces exemptions.

¹ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

Article 6
Obligations de l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union
en matière de facilitation de l'accès aux CAD

1. Les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union prennent toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs à des carburants d'aviation contenant des parts minimales de CAD conformément au présent règlement.
2. Lorsque les exploitants d'aéronefs signalent à l'autorité ou aux autorités compétentes des difficultés d'accès, dans un aéroport de l'Union donné, à des carburants d'aviation contenant des parts minimales de CAD conformément au présent règlement, l'autorité ou les autorités compétentes demandent à l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union de fournir les informations nécessaires pour prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été respectées. L'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union concernée fournit les informations à l'autorité compétente sans retard injustifié.
3. L'autorité ou les autorités compétentes évaluent toutes les informations reçues conformément au paragraphe 2. Lorsque l'autorité ou les autorités compétentes parviennent à la conclusion que l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union s'acquitte des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 1, elles en informent la Commission et l'Agence. En cas de non-respect, l'autorité ou les autorités compétentes demandent à l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union de recenser et de prendre les mesures nécessaires pour remédier à l'absence d'accès adéquat, pour les exploitants d'aéronefs, à des carburants d'aviation contenant des parts minimales de CAD, sans retard injustifié et en tout état de cause au plus tard trois ans après la demande adressée par l'autorité compétente conformément au paragraphe 2.

4. Aux fins des paragraphes 2 et 3, le cas échéant, les fournisseurs de carburant d'aviation, les prestataires de services d'assistance "carburant", les exploitants d'aéronefs et toute autre partie concernée par les difficultés signalées fournissent, sur demande et sans retard injustifié, toutes les informations nécessaires à l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union et coopèrent avec ladite entité pour recenser et prendre les mesures nécessaires pour remédier aux difficultés signalées.
5. L'autorité ou les autorités compétentes transmettent à l'Agence, sans retard injustifié, toutes les informations pertinentes fournies en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article pour lui permettre d'établir le rapport technique visé à l'article 13.

Article 7

Promotion de l'approvisionnement en hydrogène et en électricité dans les aéroports de l'Union

1. Les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, les fournisseurs de carburant d'aviation et les prestataires de services d'assistance "carburant" coopèrent, le cas échéant, avec leur État membre respectif en vue de l'élaboration des cadres d'action nationaux pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans les aéroports relevant du champ d'application du règlement (UE) 2023/... du Parlement européen et du Conseil¹⁺.

¹ Règlement (UE) 2023/... du Parlement européen et du Conseil du ... sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L ...).

⁺ JO: veuillez insérer dans le corps du texte le numéro de série du règlement figurant dans le document PE-CONS 25/23 (2021/0223 (COD)) et insérer dans la note de bas de page correspondante le numéro de série, la date et la référence de publication de ce règlement.

2. Les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, les fournisseurs de carburant d'aviation et les prestataires de services d'assistance "carburant", le cas échéant, conformément aux cadres d'action nationaux visés au paragraphe 1, lorsque de tels cadres ont été adoptés, coopèrent et s'efforcent de faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs à l'hydrogène ou à l'électricité utilisés principalement pour la propulsion des aéronefs et de fournir l'infrastructure et les services nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de cet hydrogène ou de cette électricité pour ravitailler ou recharger des aéronefs conformément aux cadres d'action nationaux pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, le cas échéant.

3. Au plus tard le 31 mars 2025, et tous les deux ans par la suite, les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union rendent compte aux autorités compétentes et à l'Agence de l'état d'avancement des projets existants, pour leurs aéroports de l'Union respectifs, dans le cadre desquels sont menées les initiatives visées au paragraphe 2. Ce rapport contient des informations qui sont accessibles au public ou qui peuvent être rendues publiques, y compris, le cas échéant, des projections concernant les volumes et le type de production d'hydrogène et d'électricité et d'approvisionnement des exploitants d'aéronefs en hydrogène et en électricité dans l'aéroport de l'Union concerné, ainsi que des plans de déploiement de l'infrastructure et des services de recharge et de ravitaillement lorsque de tels plans sont adoptés.

Article 8

Obligations de déclaration incombant aux exploitants d'aéronefs

1. Au plus tard le 31 mars de chaque année de déclaration, et pour la première fois en 2025, les exploitants d'aéronefs communiquent aux autorités compétentes et à l'Agence, pour une période de déclaration donnée, 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, qui doit être déclarée comme étant égale à 0 (zéro) si la quantité annuelle non embarquée est négative ou si elle est inférieure ou égale à 10 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise;
 - d) la quantité annuelle embarquée, par aéroport de l'Union, pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant visées à l'article 5, paragraphe 2, exprimée en tonnes;
 - e) la quantité totale de CAD achetée à des fournisseurs de carburant d'aviation aux fins de l'exploitation de leurs vols couverts par le présent règlement, au départ des aéroports de l'Union, exprimée en tonnes;

- f) pour chaque achat de CAD, le nom du fournisseur de carburant d'aviation, la quantité achetée exprimée en tonnes, le processus de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions sur l'ensemble du cycle de vie du CAD et, lorsqu'un achat comprend plusieurs types de CAD présentant des caractéristiques différentes, ces informations pour chaque type de CAD;
 - g) le total des vols couverts par le présent règlement au départ d'aéroports de l'Union, exprimé en nombre de vols et en heures de vol.
2. La déclaration est présentée conformément aux modèles figurant à l'annexe II.
 3. La déclaration est vérifiée par un vérificateur indépendant conformément aux exigences énoncées aux articles 14 et 15 de la directive 2003/87/CE ainsi que dans les actes d'exécution adoptés sur la base de cette dernière.

Article 9

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

1. Les exploitants d'aéronefs ne peuvent pas demander à bénéficier d'avantages pour l'utilisation d'un lot identique de CAD au titre de plus d'un système de réduction des gaz à effet de serre. Le facteur d'émission pour l'utilisation de CAD dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) est établi à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE ou dans les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 14 de ladite directive. Aux fins de l'allocation de quotas au titre du SEQE de l'UE, la directive 2003/87/CE s'applique. Aux fins de l'allocation de quotas réservés à l'embarquement de CAD au titre du SEQE de l'UE, l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE s'applique.

Les exploitants d'aéronefs communiquent à l'Agence, avec la déclaration prévue à l'article 8:

- a) une déclaration concernant les systèmes de réduction des gaz à effet de serre auxquels ils participent et dans le cadre desquels ils peuvent déclarer des CAD;
- b) une déclaration selon laquelle ils n'ont pas déclaré des lots identiques de CAD au titre de plus d'un système de réduction des gaz à effet de serre; et
- c) des informations sur la participation à des régimes de soutien financier régionaux, nationaux ou de l'Union qui permettent aux exploitants d'aéronefs d'être indemnisés pour les coûts des CAD achetés, et des informations indiquant si un même lot de CAD a bénéficié d'un soutien au titre de plus d'un régime de soutien financier.

2. Les fournisseurs de carburant d'aviation communiquent gratuitement aux exploitants d'aéronefs, dans les meilleurs délais et en tout état de cause au plus tard le 14 février de chaque année de déclaration, des informations pertinentes et exactes relatives à la période de déclaration aux fins de la déclaration de l'utilisation de CAD en application de l'article 8 du présent règlement, ou dans le cadre d'un système de réduction des gaz à effet de serre.
3. L'exploitant d'aéronef peut demander au fournisseur de carburant d'aviation de lui fournir les informations visées au paragraphe 2 aux fins d'autres obligations de déclaration, y compris celles prévues par le droit national. Le fournisseur de carburant d'aviation fournit ces informations gratuitement. Lorsque la demande porte sur des informations relatives à une période de déclaration déjà échue au moment de la demande, le fournisseur de carburant d'aviation fournit ces informations dans un délai de 90 jours à compter de la date de cette demande. Lorsque la demande porte sur des informations relatives à une période de déclaration non encore échue au moment où la demande a été faite, l'exploitant d'aéronef s'efforce de soumettre sa demande au moins 45 jours avant la fin de cette période. Le fournisseur de carburant d'aviation fournit ces informations dans un délai de 45 jours à compter de la fin de cette période.

Article 10

Obligations de déclaration incombant aux fournisseurs de carburant d'aviation

Au plus tard le 14 février de chaque année de déclaration, et pour la première fois en 2025, les fournisseurs de carburant d'aviation saisissent, dans la base de données de l'Union prévue à l'article 31 *bis* de la directive (UE) 2018/2001, les informations suivantes relatives à la période de déclaration:

- a) la quantité de carburant d'aviation fournie dans chaque aéroport de l'Union, exprimée en tonnes;
- b) la quantité de CAD fournie dans chaque aéroport de l'Union et pour chaque type de CAD, comme indiqué au point c), exprimée en tonnes;
- c) le processus de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions sur l'ensemble du cycle de vie de chaque type de CAD fourni dans les aéroports de l'Union;
- d) la teneur en aromatiques et en naphthalène en pourcentage volumique et la teneur en soufre en pourcentage massique dans le carburant d'aviation fourni par lot, par aéroport de l'Union et au niveau de l'Union, en indiquant le volume total et la masse totale de chaque lot et la méthode d'essai appliquée pour mesurer la teneur de chaque substance au niveau du lot;
- e) le contenu énergétique du carburant d'aviation et des CAD fournis dans chaque aéroport de l'Union, pour chaque type de carburant.

Les États membres disposent du cadre juridique et administratif nécessaire au niveau national pour garantir que les informations saisies par les fournisseurs de carburant d'aviation dans cette base de données de l'Union sont exactes et ont été vérifiées et contrôlées en vertu de l'article 31 *bis* de la directive (UE) 2018/2001.

L'Agence et les autorités compétentes ont accès à cette base de données de l'Union. L'Agence utilise les informations que contient cette base de données une fois que ces informations ont été vérifiées au niveau des États membres en vertu de l'article 31 *bis* de la directive (UE) 2018/2001.

Article 11

Autorité compétente

1. Les États membres désignent l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire appliquer le présent règlement et d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs, aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et aux fournisseurs de carburants d'aviation. Les États membres informent la Commission et l'Agence de l'identité de l'autorité ou des autorités compétentes qu'ils ont désignées.
2. Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes exercent leurs tâches de supervision et de mise en application de manière impartiale et transparente et de façon indépendante par rapport aux exploitants d'aéronefs, aux fournisseurs de carburant d'aviation et aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union. Les États membres veillent aussi à ce que leurs autorités nationales compétentes disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer de manière efficace et en temps utile les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement.

3. La Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres coopèrent et échangent toutes les informations pertinentes pour assurer la mise en œuvre et le respect effectifs du présent règlement.
4. L'Agence transmet aux autorités compétentes les données agrégées relatives aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union et leurs entités gestionnaires d'aéroports de l'Union respectives et aux fournisseurs de carburant d'aviation pour lesquels ces autorités sont compétentes en application des paragraphes 5, 6 et 7.
5. L'État membre responsable dont l'autorité ou les autorités compétentes désignées conformément au paragraphe 1 du présent article sont responsables d'un exploitant d'aéronef donné, est déterminé conformément au règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission¹. Pour les exploitants d'aéronefs qui ne sont pas attribués à un État membre dans ledit règlement, l'État membre responsable est déterminé conformément aux règles énoncées à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE. La Commission peut accompagner les États membres dans le processus d'attribution. À cette fin, la Commission peut demander l'assistance d'Eurocontrol et conclure avec Eurocontrol tout accord approprié à cet effet.
6. L'État membre responsable dont l'autorité ou les autorités compétentes désignées conformément au paragraphe 1 sont responsables d'une entité gestionnaire d'aéroport de l'Union donnée, est déterminé en fonction des compétences territoriales respectives de l'aéroport de l'Union.

¹ Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1^{er} janvier 2006 et précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs (JO L 219 du 22.8.2009, p. 1).

7. L'État membre responsable dont l'autorité ou les autorités compétentes désignées conformément au paragraphe 1 sont responsables d'un fournisseur de carburant d'aviation donné, est l'État membre dans lequel ledit fournisseur a son principal établissement.
8. Pour ce qui est des fournisseurs de carburant d'aviation qui n'ont pas leur principal établissement dans un État membre, l'État membre responsable est celui dans lequel le fournisseur de carburant d'aviation a fourni la plus grande quantité de carburant d'aviation en 2023 ou au cours de la première année de fourniture de carburant d'aviation sur le marché de l'Union, la date la plus tardive étant retenue.

Ce fournisseur de carburant d'aviation peut présenter à l'autorité compétente dont il relève une demande motivée en vue d'être réattribué à un autre État membre s'il a fourni les parts les plus élevées de son carburant d'aviation dans cet État membre au cours des deux années précédant la demande. La décision de réattribution est prise dans les six mois suivant la demande du fournisseur de carburant d'aviation, est soumise à l'accord des autorités compétentes de l'État membre de réattribution et est transmise sans retard injustifié à l'Agence et à la Commission. Elle s'applique à compter du début de la période de déclaration qui suit la date d'adoption de cette décision.

Article 12
Exécution

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives, compte tenu, en particulier, de la nature, de la durée, de la récurrence et de la gravité de la violation. Les États membres informent la Commission, au plus tard le 31 décembre 2024, du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, de même que sans tarder de toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures.
2. Les États membres veillent à ce que tout exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 5 soit passible d'une amende. Cette amende est proportionnée et dissuasive et n'est pas inférieure au double du montant résultant de la multiplication du prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation par la quantité annuelle totale non embarquée. Un exploitant d'aéronef peut être exempté d'une amende s'il peut prouver que le non-respect des obligations prévues à l'article 5 était dû à des circonstances exceptionnelles et imprévisibles, échappant à son contrôle, dont les effets n'auraient pas pu être évités même s'il avait pris toutes les mesures raisonnables.
3. Les États membres veillent à ce que toute entité gestionnaire d'aéroport de l'Union qui ne prend pas les mesures nécessaires pour remédier à l'absence d'accès adéquat pour les exploitants d'aéronefs aux carburants d'aviation contenant des parts minimales de CAD conformément à l'article 6, paragraphe 3, soit passible d'une amende.

4. Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations prévues à l'article 4 relatives aux parts minimales de CAD soit passible d'une amende. Cette amende est proportionnée et dissuasive et n'est pas inférieure au double du montant résultant de la multiplication de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et le prix de la tonne de CAD par la quantité de carburants d'aviation ne respectant pas les parts minimales visées à l'article 4 et à l'annexe I.

5. Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations prévues à l'article 4 relatives aux parts minimales de carburants de synthèse pour l'aviation et, au cours de la période du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2034, aux parts moyennes de carburants de synthèse pour l'aviation, soit passible d'une amende. Cette amende est proportionnée et dissuasive et n'est pas inférieure au double du montant résultant de la multiplication 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 les parts minimales visées à l'article 4 et à l'annexe I. Lorsqu'ils établissent l'amende relative aux parts moyennes de carburants de synthèse pour l'aviation, les États membres tiennent compte de toute amende relative aux parts minimales de carburants de synthèse pour l'aviation dont est déjà passible le fournisseur de carburant d'aviation pour la période respective visée au présent paragraphe, afin d'éviter une double sanction.

6. Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation dont il a été prouvé qu'il a fourni des informations trompeuses ou inexactes sur les caractéristiques ou l'origine des CAD qu'il a fournis en vertu de l'article 9, paragraphe 2, et de l'article 10 soit passible d'une amende. Cette amende est proportionnée et dissuasive et n'est pas inférieure au double du montant résultant de la multiplication de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et le prix de la tonne de CAD par la quantité de carburants d'aviation au sujet desquels les informations trompeuses ou inexactes ont été communiquées.
7. Dans la décision infligeant les amendes visées aux paragraphes 2, 4, 5 et 6 du présent article, l'autorité ou les autorités compétentes expliquent la méthode appliquée pour déterminer le prix du carburant d'aviation, des CAD et du carburant de synthèse pour l'aviation sur le marché du carburant d'aviation de l'Union. Cette méthode est fondée sur des critères vérifiables et objectifs, y compris des critères issus du dernier rapport technique disponible visé à l'article 13.

8. 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 les parts minimales de CAD ou de carburants de synthèse pour l'aviation au cours d'une période de déclaration donnée fournisse au marché, au cours de la période de déclaration suivante, une quantité du type de carburant concerné égale à ce déficit, en plus de l'obligation qui lui incombe au cours de la période de déclaration.

Par dérogation au premier alinéa, les règles ci-dessous s'appliquent aux carburants de synthèse pour l'aviation pour les périodes du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2031 et du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034:

- a) 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 les parts moyennes de carburants de synthèse pour l'aviation au cours de la période du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2031 fournit au marché, avant la fin de la période du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034, une quantité de carburant de synthèse pour l'aviation égale à ce déficit, en plus des obligations qui lui incombent pour cette période; et
- b) 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 les parts moyennes de carburants de synthèse pour l'aviation au cours de la période du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034 fournit au marché, au cours de la période de déclaration suivante, une quantité de carburant de synthèse pour l'aviation égale à ce déficit, en plus de l'obligation qui lui incombe au cours de la période de déclaration.

Le respect des obligations visées aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe n'exonère pas le fournisseur de carburant d'aviation de l'obligation de payer les amendes prévues aux paragraphes 4 et 5.

9. 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.
10. Les États membres s'efforcent de veiller à ce que les recettes générées par les amendes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, soient utilisées pour soutenir des projets de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD, la production de CAD ou des mécanismes permettant de combler les différences de prix entre les CAD et les carburants d'aviation conventionnels.

Lorsque ces recettes sont affectées au budget général d'un État membre, cet État membre est réputé s'être conformé au premier alinéa s'il met en œuvre des politiques de soutien financier pour soutenir des projets de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD, de la production de CAD ou des politiques en faveur de mécanismes qui permettent de combler les différences de prix entre les CAD et les carburants d'aviation conventionnels dont la valeur est équivalente ou supérieure aux recettes générées par les amendes.

Au plus tard le 25 septembre 2026, et tous les cinq ans par la suite, les États membres publient un rapport sur l'utilisation qui est faite des recettes cumulées générées par les amendes, ainsi que des informations sur le niveau des dépenses allouées aux projets de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD, de la production de CAD ou aux politiques en faveur de mécanismes qui permettent de combler les différences de prix entre les CAD et les carburants d'aviation conventionnels.

Article 13

Collecte et publication des données

1. L'Agence publie chaque année un rapport technique sur la base des déclarations prévues aux articles 7, 8 et 10 et le communique au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport contient au moins les informations suivantes:
 - a) les quantités agrégées de CAD achetées par les exploitants d'aéronefs au niveau de l'Union, destinées à être utilisées pour des vols couverts par le présent règlement au départ d'un aéroport de l'Union, et par aéroport de l'Union;
 - b) les quantités agrégées de CAD et de carburants de synthèse pour l'aviation fournies au niveau de l'Union, par État membre et par aéroport de l'Union. Le rapport comprend la quantité et le type de matières premières utilisées au niveau de l'Union, par État membre et par aéroport de l'Union, ainsi qu'une analyse de la capacité des fournisseurs de carburant d'aviation à respecter les parts minimales définies à l'annexe I;

- c) dans la mesure du possible, la quantité de CAD fournie dans les pays tiers avec lesquels l'Union, ou l'Union et ses États membres ont conclu un accord régissant la fourniture de services aériens et dans d'autres pays tiers où ces informations sont accessibles au public;
- d) l'état du marché, y compris les informations sur les prix, et les tendances en matière de production et d'utilisation de CAD dans l'Union et par État membre et, dans la mesure du possible, dans les pays tiers avec lesquels l'Union, ou l'Union et ses États membres, ont conclu un accord régissant la fourniture de services aériens et dans d'autres pays tiers, y compris des informations sur l'évolution de l'écart de prix entre les CAD et les carburants d'aviation conventionnels;
- e) le degré de conformité de l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union, par aéroport, en ce qui concerne les obligations énoncées à l'article 6;
- f) 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;
- g) l'origine et les caractéristiques de tous les CAD et les caractéristiques en matière de durabilité de l'hydrogène d'aviation achetés par des exploitants d'aéronefs et destinés à être utilisés pour des vols couverts par le présent règlement au départ d'aéroports de l'Union;

- h) la teneur moyenne totale en aromatiques et en naphtalènes en pourcentage volumique et la teneur moyenne totale en soufre en pourcentage massique dans le carburant d'aviation fourni par aéroport de l'Union et au niveau de l'Union;
 - i) l'état d'avancement des projets dans les aéroports de l'Union menant les initiatives visées à l'article 7, paragraphe 3.
2. L'Agence peut consulter les experts des États membres dans le cadre de l'élaboration de ce rapport.

Article 14

Système de labellisation environnementale

1. Un système volontaire de labellisation environnementale permettant de mesurer la performance environnementale des vols est établi.
2. Les labels délivrés en vertu du présent article concernent les exploitants d'aéronefs relevant du champ d'application du présent règlement pour les vols couverts par le présent règlement au départ d'aéroports de l'Union. Lorsqu'un exploitant d'aéronef demande la délivrance d'un label au titre du présent article, il en fait la demande pour tous ses vols couverts par le présent règlement au départ des aéroports de l'Union.

Les exploitants d'aéronefs peuvent également demander la délivrance de labels au titre du présent article pour leurs vols couverts par le présent règlement à destination d'aéroports de l'Union. Lorsqu'un exploitant d'aéronef demande la délivrance d'un label au titre du présent alinéa, il en fait la demande pour tous ses vols à destination d'aéroports de l'Union.

3. Les labels délivrés en vertu du présent article certifient le niveau de performance environnementale d'un vol sur la base des informations visées au deuxième alinéa du présent paragraphe. Le niveau de performance environnementale d'un vol est déterminé sur la base de la performance environnementale moyenne des vols effectués par un exploitant d'aéronef donné sur une liaison donnée au cours de la période de planification horaire correspondante précédente au sens de l'article 2, point d), du règlement (CEE) n° 95/93.

Les labels délivrés en vertu du présent article comportent les informations suivantes:

- a) l'empreinte carbone attendue par passager, exprimée dans une unité de mesure telle qu'en nombre de kilogrammes de CO₂ par passager, pendant la période de validité du label;
- b) l'économie de carbone attendue par kilomètre, exprimée dans une unité de mesure telle qu'en nombre de grammes de CO₂ par passager et par kilomètre, pendant la période de validité du label.

4. L'empreinte carbone attendue par passager et l'économie de carbone attendue par kilomètre d'un vol sont déterminées par l'Agence sur la base d'une méthode scientifique et normalisée, ainsi que des informations fournies par les exploitants d'aéronefs concernant tous les facteurs suivants ou une partie d'entre eux:
 - a) les types d'aéronefs, le nombre moyen de passagers et les charges de fret complétés, au besoin, par des estimations de facteurs, tels que les taux de remplissage moyens pour la liaison spécifiée pour une période donnée; et
 - b) la performance du carburant utilisé pour les vols effectués par l'exploitant d'aéronef, sur la base de l'utilisation de carburant et d'indicateurs tels que la quantité totale de CAD embarquée, le pourcentage par rapport à l'utilisation totale de carburant, la qualité et l'origine, la composition et les émissions sur l'ensemble du cycle de vie résultant de l'utilisation de carburant calculée pour le vol.
5. Les labels délivrés en vertu du présent article sont valables pour une période limitée ne dépassant pas un an spécifiée dans les actes d'exécution visés au paragraphe 11, point c). La période de validité du label est clairement affichée par l'exploitant d'aéronef avec le label.
6. L'Agence délivre des labels à la demande d'un exploitant d'aéronef pour chaque vol ou série de vols effectués dans les mêmes conditions, sur la base des informations visées au paragraphe 3 et de la méthode scientifique et normalisée, ainsi que des facteurs visés au paragraphe 4.

L'Agence peut exiger de l'exploitant d'aéronef qu'il fournisse les informations supplémentaires nécessaires pour la délivrance du label.

Lorsque l'exploitant d'aéronef ne fournit pas toutes les informations dont l'Agence a besoin pour délivrer le label demandé, l'Agence rejette la demande.

L'exploitant d'aéronef peut former un recours contre les décisions prises par l'Agence en vertu du présent paragraphe et du paragraphe 7 du présent article. Un tel recours est formé devant la chambre de recours visée à l'article 105 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil¹ dans les dix jours à compter de la notification de la décision. Les articles 106 et 107, l'article 108, paragraphes 2 et 3, ainsi que les articles 111, 112, 113 et 114 du règlement (UE) 2018/1139 s'appliquent. L'Agence prend toute décision en vertu du présent paragraphe sans retard injustifié.

7. L'Agence examine périodiquement si les facteurs sur la base desquels un label a été délivré pour chaque vol ou série de vols assurés dans les mêmes conditions ont changé. Si l'Agence conclut qu'un label n'est plus approprié, elle retire le label existant ou en délivre un nouveau après avoir donné à l'exploitant la possibilité d'être entendu. L'Agence informe l'exploitant d'aéronef de sa décision.

L'exploitant d'aéronef ajuste sans retard injustifié l'affichage du label en conséquence.

¹ 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, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

8. Les exploitants d'aéronefs qui ont obtenu un label conformément au paragraphe 6 affichent le label contenant les informations visées au paragraphe 3, deuxième alinéa. Le label est aisément accessible et compréhensible. Il est présenté de manière à permettre aux clients de comparer facilement la performance environnementale des vols assurés par différents exploitants d'aéronefs effectuant la même liaison. Lorsqu'un exploitant d'aéronef affiche le label dans un point de vente ou lors de tout autre contact avec les clients, il le fait pour tous les vols relevant du champ d'application du présent règlement.
9. Afin de financer les coûts du service fourni par l'Agence, la délivrance d'un label à la demande d'un exploitant d'aéronef est subordonnée au paiement d'une redevance. Les recettes générées par ces redevances constituent d'autres recettes au sens de l'article 120, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139 et sont traitées comme des recettes affectées à allouer par l'Agence pour couvrir ces coûts. L'article 126, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) 2018/1139 s'appliquent. Le montant de la redevance est défini conformément à l'article 126, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139.
10. Dans le cadre des tâches qui lui incombent dans le domaine de la protection de l'environnement énoncées à l'article 87, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, l'Agence contribue à sensibiliser à l'existence du système de labellisation établi par le présent article.

11. Pour assurer une mise en œuvre et un respect uniformes des règles énoncées au présent article, la Commission adopte, le 1^{er} janvier 2025 au plus tard, des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées en ce qui concerne:
- a) la méthode scientifique et normalisée visée au paragraphe 4, basée sur les meilleures données scientifiques disponibles, en particulier les données fournies par l'Agence et y compris la méthode pour l'utilisation des estimations visées au paragraphe 4, point a);
 - b) la procédure par laquelle les exploitants d'aéronefs doivent fournir à l'Agence les informations pertinentes pour la délivrance d'un label et la procédure à suivre par l'Agence pour délivrer ce label, y compris le délai dans lequel l'Agence doit prendre une décision en vertu du paragraphe 6;
 - c) la durée de validité des labels délivrés conformément au présent article, qui ne dépasse pas un an;
 - d) les conditions dans lesquelles l'Agence doit procéder à l'examen visé au paragraphe 7;
 - e) la procédure visée au paragraphe 7, par laquelle l'Agence peut soit retirer les labels existants, soit en délivrer un nouveau;

- f) les modèles d'affichage des labels délivrés en vertu du présent article;
- g) la garantie d'un accès aisé à tous les labels délivrés dans un format lisible par machine;
- h) la possibilité pour les exploitants d'aéronefs d'afficher, sans utiliser de label au titre du présent article, des informations sur la performance environnementale analogues à celles visées au paragraphe 3 pour les vols au départ d'aéroports de l'Union, et les conditions dans lesquelles ils peuvent le faire.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 3.

12. Au plus tard le 1^{er} juillet 2027, la Commission recense et évalue les évolutions du fonctionnement du système de labellisation établi par le présent article, ainsi que les éventuelles améliorations à apporter à ce système ou mesures supplémentaires à prendre dans ce cadre, en vue notamment d'établir un système de labellisation environnemental obligatoire couvrant tous les aspects de la performance environnementale des vols ou des séries de vols ainsi que les différentes mesures de décarbonation prises par les exploitants d'aéronefs, dans le plein respect du droit de l'Union. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les principales conclusions de l'évaluation effectuée en vertu du présent paragraphe. Elle peut, s'il y a lieu, accompagner ce rapport d'une proposition législative.

Article 15
Mécanismes de flexibilité

1. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2034, pour chaque période de déclaration, les parts minimales de CAD définies à l'annexe I fournies par un fournisseur de carburant d'aviation peuvent être une moyenne pondérée des quantités totales du carburant d'aviation qu'il a fournies dans les aéroports de l'Union pour ladite période de déclaration.

2. Au plus tard le 1^{er} juillet 2024, la Commission recense et évalue les évolutions de la production et de l'approvisionnement en ce qui concerne les CAD sur le marché de l'Union de carburants d'aviation, et évalue les éventuelles améliorations à apporter ou mesures supplémentaires à prendre pour le mécanisme de flexibilité existant pour les CAD visé au paragraphe 1, comme la mise en place ou la reconnaissance d'un système d'échange des CAD pour permettre l'approvisionnement en carburant dans l'Union sans connexion physique à un site d'approvisionnement, en vue de faciliter davantage la fourniture et l'utilisation de CAD pour l'aviation au cours de la période de flexibilité.

Un tel système possible, intégrant des éléments d'un système "*book and claim*", pourrait permettre aux exploitants d'aéronefs ou aux fournisseurs de carburant, ou aux deux, d'acheter des CAD au moyen d'accords contractuels avec les fournisseurs de carburant d'aviation et de faire valoir l'utilisation de CAD dans les aéroports de l'Union.

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport exposant les principales conclusions de l'évaluation effectuée en vertu du présent paragraphe, accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

Article 16

Comité

1. La Commission est assistée par le comité RefueLEU Aviation (ci-après dénommé "comité"). Le comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 17

Rapports et examen

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2027 et ensuite tous les quatre ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement.

2. Le rapport contient une évaluation détaillée de l'évolution du marché des carburants d'aviation et de l'incidence de cette évolution sur le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation de l'Union, y compris sur la compétitivité et la connectivité, en particulier pour les îles et les territoires éloignés, et sur le rapport coût-efficacité des réductions des émissions sur l'ensemble du cycle de vie. Le rapport évalue également les besoins en matière d'investissements, d'emploi et de formation, ainsi que de recherche et d'innovation dans le domaine des CAD. En outre, le rapport fournit des informations sur les progrès technologiques en matière de recherche et d'innovation dans le secteur de l'aviation qui sont pertinents pour les CAD, y compris en ce qui concerne la réduction des émissions autres que de CO₂ ou les technologies de captage direct dans l'air.

3. Le rapport évalue la nécessité éventuelle de revoir le champ d'application du présent règlement, la définition des CAD, les carburants admissibles et les parts minimales fixées à l'article 4 et à l'annexe I, ainsi que le niveau des amendes. Le rapport évalue la possibilité d'élargir le champ d'application du présent règlement afin d'y inclure d'autres sources d'énergie et d'autres types de carburants de synthèse définis dans la directive (UE) 2018/2001, tout en tenant dûment compte du principe de neutralité technologique. Le rapport évalue également les initiatives, les améliorations et les mesures supplémentaires visant à faciliter et à promouvoir une augmentation de l'offre et de l'utilisation de carburants d'aviation qui ne sont pas des carburants "*drop-in*", ainsi que les services, les infrastructures et les technologies connexes compatibles avec l'objectif de décarbonation du transport aérien, tout en préservant l'égalité des conditions de concurrence.

4. Le rapport examine la possibilité d'inclure des mécanismes visant à soutenir la production et l'embarquement des CAD, y compris la collecte et l'utilisation de fonds, et à limiter les effets négatifs du présent règlement sur la connectivité et la compétitivité. Le rapport examine si ces mécanismes devraient inclure des dispositifs financiers et autres pour combler les différences de prix entre les CAD et les carburants d'aviation conventionnels.
5. Le rapport évalue l'incidence des exemptions accordées en vertu de l'article 5 sur le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation.

Autant que possible, le rapport contient des informations sur l'évolution des politiques dans les pays tiers concernés, y compris dans le cadre de leurs accords multilatéraux et bilatéraux avec l'Union ou avec l'Union et ses États membres, ainsi que sur l'élaboration au niveau de l'OACI d'un éventuel cadre politique pour la fourniture et l'embarquement des CAD.

Le rapport évalue la compétitivité des transporteurs aériens et des plateformes aéroportuaires de l'Union par rapport à leurs concurrents dans les pays tiers concernés, ainsi que les éventuels réacheminements, notamment par un déplacement du trafic vers des plateformes aéroportuaires dans des pays tiers, entraînant une fuite de carbone. En particulier, en l'absence d'un système obligatoire à l'échelon international concernant l'utilisation de CAD pour les vols internationaux présentant un niveau d'ambition similaire à celui des exigences établies dans le présent règlement ou de mécanismes mis au point au niveau international permettant d'éviter le risque de fuite de carbone et de distorsion de concurrence dans le secteur de l'aviation internationale, la Commission envisage, avant le 31 décembre 2026, s'il y a lieu, la mise en place de mécanismes ciblés visant à prévenir ces effets, y compris, s'il y a lieu, l'extension à l'aviation internationale du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières établi par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil¹, ainsi que d'autres types de mesures tenant compte du fait que la destination finale du vol se trouve en dehors du territoire de l'Union.

6. Le rapport contient des informations détaillées sur l'application du présent règlement. Le rapport examine s'il y a lieu de modifier le présent règlement et, le cas échéant, quelles modifications devraient être envisagées, conformément à un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de CAD au niveau de l'OACI.

Dans le cadre du premier rapport ou plus tôt dans le cadre d'un rapport distinct présenté au Parlement européen et au Conseil, la Commission évalue les mesures possibles pour optimiser la composition des carburants d'aviation.

¹ Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (JO L 130 du 16.5.2023, p. 52).

7. La Commission peut consulter les États membres lors de l'élaboration de ce rapport, au moins six mois avant son adoption.

Article 18

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024.

Toutefois, les articles 4, 5, 6, 8 et 10 s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2025.

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

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

La présidente

Par le Conseil

Le président / La présidente

ANNEXE I

Parts de CAD visées à l'article 4

- a) À partir du 1^{er} janvier 2025, chaque année, une part minimale de 2 % de CAD;
- b) à partir du 1^{er} janvier 2030, chaque année, une part minimale de 6 % de CAD, dont:
 - i) pour la période du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2031, une part moyenne sur la période de 1,2 % de carburants de synthèse pour l'aviation, dont, chaque année, une part minimale de 0,7 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
 - ii) pour la période du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034, une part moyenne sur la période de 2,0 % de carburants de synthèse pour l'aviation, dont, chaque année, une part minimale de 1,2 % du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2033 et une part minimale de 2,0 % du 1^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034 de carburants de synthèse pour l'aviation;
- c) à partir du 1^{er} janvier 2035, chaque année, une part minimale de 20 % de CAD, dont une part minimale de 5 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
- d) à partir du 1^{er} janvier 2040, chaque année, une part minimale de 34 % de CAD, dont une part minimale de 10 % de carburants de synthèse pour l'aviation;

- e) à partir du 1^{er} janvier 2045, chaque année, une part minimale de 42 % de CAD, dont une part minimale de 15 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
 - f) à partir du 1^{er} janvier 2050, chaque année, une part minimale de 70 % de CAD, dont une part minimale de 35 % de carburants de synthèse pour l'aviation.
-

ANNEXE II

Modèle pour la déclaration des exploitants d'aéronefs

Modèle pour la déclaration des exploitants d'aéronefs sur l'embarquement de CAD

Aéroport de l'Union	Code OACI de l'aéroport de l'Union	Quantité annuelle de carburant d'aviation requise (en tonnes)	Quantité de carburant d'aviation réellement embarquée (en tonnes)	Quantité annuelle non embarquée (en tonnes)	Quantité annuelle totale non embarquée (en tonnes)	Quantité annuelle embarquée conformément aux règles de sécurité applicables en matière de carburant (en tonnes)

Modèle pour la déclaration des exploitants d'aéronefs sur les achats de CAD

Nombre total de vols effectués	Nombre total d'heures de vol	Fournisseur de carburant	Quantité achetée (tonnes)	Processus de conversion	Caractéristiques	Origine des matières premières	Émissions sur l'ensemble du cycle de vie