



**2021/0205(COD)**

21.4.2022

## **AVIS**

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable

(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Rapporteure pour avis: Jutta Paulus

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

Depuis des siècles, l'être humain rêve de voler comme un oiseau. La légende d'Icare est l'une des premières œuvres littéraires qui en témoigne, et maintes autres suivront. On a longtemps cru que la seule manière de vaincre la gravité était de voler comme un oiseau, en planant ou en convertissant de la biomasse en puissance musculaire. Ce n'est qu'après avoir compris les lois de la physique et de la chimie que les êtres humains ont pu prendre la voie des airs. En nous fondant sur ces mêmes lois physiques et chimiques, nous avons aujourd'hui conscience de la menace que représente le changement climatique.

Cette menace impose inévitablement d'éliminer progressivement les combustibles fossiles le plus rapidement possible dans tous les secteurs. Le dernier rapport du GIEC indique que la probabilité de rester en dessous de 1,5 °C est de 66 % si les futures émissions de carbone sont limitées à 400 Gt équivalent CO<sub>2</sub>, soit à environ 10 ans d'émissions au niveau actuel. Par conséquent, le budget nécessaire pour que la probabilité de demeurer en dessous de 1,5 °C soit de 50 % est de 500 Gt équivalent CO<sub>2</sub>, soit 14 ans d'émissions au niveau actuel. Les émissions du secteur de l'aviation couvertes par le SEQUE de l'UE ont augmenté de 27,6 % depuis 2013 et devraient retrouver d'ici 2024 leur niveau d'avant la crise de la COVID-19. Toutefois, à ce jour, le SEQUE de l'UE ne couvre qu'environ 20 % des émissions mondiales du secteur de l'aviation. Outre la tarification du CO<sub>2</sub>, il est nécessaire d'innover et d'investir afin de permettre au secteur de l'aviation de s'affranchir de sa dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles. Cependant, en raison de son caractère mondial, nul ne se sentait responsable de ce secteur et toute mesure visant à rendre le transport aérien durable était perçue comme un désavantage concurrentiel. Nous ne pouvons plus attendre que des mesures soient prises par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); l'Union doit donc prendre les devants pour faire progresser l'utilisation des carburants durables d'aviation.

L'aviation figure parmi les secteurs les plus difficiles à décarboner, car pour la plupart des vols l'électrification n'est pas réalisable; nous aurons besoin de transporteurs de produits chimiques et de la forte densité énergétique qu'ils offrent. Encore une fois, la science montre la voie à suivre. Il n'est pas possible d'accroître la masse terrestre de notre planète, et encore moins les terres arables permettant de produire la biomasse nécessaire pour nourrir les êtres humains. À ce titre, même les biocarburants avancés sont limités, car l'efficacité de la photosynthèse est nettement inférieure à 5 %. Par conséquent, la seule solution viable consiste à mettre au point des carburants renouvelables à partir de l'énergie solaire et éolienne,

lesquelles sont disponibles en abondance et ont un rendement surfacique bien plus élevé que la biomasse.

L'Union a adopté la loi européenne sur le climat, par laquelle elle s'engage à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 au plus tard. Cette loi doit ouvrir la voie à la neutralité climatique dans le secteur de l'aviation. Elle devrait donc s'abstenir d'encourager les investissements dans des technologies qui n'ont qu'un potentiel limité pour décarboner le secteur et s'affranchir des combustibles fossiles. Il est préférable de nous orienter avec détermination vers des carburants pérennes, ce qui positionnera l'Union à la pointe de la technologie. Alors que les catastrophes climatiques se multiplient dans le monde, de plus en plus de pays prendront des mesures en faveur du climat afin d'éviter des dommages encore plus importants. C'est ce mouvement précoce et cette avance technologique qui donneront à l'Union une longueur d'avance sur d'autres pays et qui offriront aux entreprises européennes des débouchés commerciaux.

### **Les priorités de la rapporteure**

La rapporteure se félicite de la proposition de la Commission concernant l'initiative RefueIEU Aviation, qui impose aux fournisseurs de carburants d'aviation de mélanger une part croissante de SAF. Toutefois, avec une part de SAF de seulement 63 % d'ici à 2050, la Commission ne vise pas la neutralité climatique dans le secteur de l'aviation et ne respecte donc pas les objectifs climatiques de l'Union ni l'accord de Paris sur le climat. La rapporteure vise donc une part de 100 % de SAF d'ici à 2040/2050.

### **Réduction du trafic aérien**

Malgré ses avantages évidents, comme relier le monde et transporter des personnes et des marchandises à une vitesse considérée à une autre époque comme incroyable, le transport aérien est l'un des moyens les moins efficaces pour transporter des charges à distance. Par conséquent, il est important de réduire le trafic aérien et de passer à des modes de transport plus efficaces sur le plan énergétique et plus durables, comme le rail ou le transport par eau. Si les coûts sociaux et écologiques étaient pris en compte dans le prix des billets d'avion, les vols court-courriers pour des distances inférieures à 500 km au moins cesseraient instantanément d'être économiquement viables.

### **Élargir le champ d'application du règlement**

La rapporteure estime que le seuil actuel n'est pas assez ambitieux et défendra l'inclusion de

tous les aéroports qui accueillent au moins 300 000 passagers par an dans le règlement. Si l'on ajoute à cela les douze plus grands aéroports des régions ultrapériphériques, le règlement couvrirait alors 99,2 % du nombre total de passagers aériens au départ d'un aéroport de l'Union.

### **Quotas et nouvelles technologies**

Les rapporteurs estiment qu'il est nécessaire d'introduire des quotas pour encourager les investisseurs et réaliser des économies d'échelle. En outre, le règlement devrait prendre en compte non seulement les SAF, mais aussi d'autres technologies, telles que les vols fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.

## **AMENDEMENTS**

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### **Amendement 1**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

(1) Au cours des dernières décennies, le transport aérien a joué un rôle **important** dans l'économie de l'Union **Il est tout d'abord un 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. Il a également contribué à renforcer la cohésion, à réduire les disparités régionales et à améliorer la connectivité, notamment avec les régions insulaires et ultrapériphériques de l'Union, ce tout particulièrement dans les cas où il est difficile, voire impossible, de**

*manière significative à améliorer la connectivité au sein de l'Union et avec les pays tiers et a été un important moteur de l'économie de l'Union dans son ensemble.*

*s'y rendre par d'autres moyens de transport, et avec les pays tiers. La croissance du transport aérien, axée principalement autour des carburants fossiles et de la faible utilisation de carburants durables, a entraîné la hausse des émissions. En 2018, le secteur du transport aérien représentait plus de 13 % de toutes les émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne liées aux transports et environ 3,6 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'Union. Réduire nettement ses émissions et devenir plus durable, tel est l'un des chantiers les plus importants auxquels ce secteur doit se consacrer. Des mesures réglementaires, notamment, lui permettront d'y parvenir.*

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(1 bis) Pour respecter ses engagements climatiques pris dans le cadre de l'accord de Paris adopté au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques<sup>1 bis</sup> (ci-après «l'accord de Paris»), l'Union a instauré des obligations juridiques au moyen du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil<sup>1 bis</sup> («loi européenne sur le climat») afin de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard et de réussir à diminuer ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport au niveau de 1990 d'ici à 2030. Dès lors, divers leviers politiques doivent être actionnés pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie, notamment le secteur de l'aviation. Actuellement, l'aviation se sert exclusivement de carburant fossile pour*

*mener ses activités et l'accroissement du nombre de passagers a rapidement fait augmenter les émissions nettes du secteur. Le trafic aérien total de passagers en Europe a plus que doublé depuis 1990. En l'absence de nouvelles mesures au niveau de l'Union, on estime que le secteur de l'aviation devrait continuer à dépendre presque entièrement des carburants fossiles d'ici à 2050, et que les émissions de CO<sub>2</sub> de ce secteur dans l'Union devraient augmenter de 17 % d'ici à 2030 et d'un peu plus de 20 % d'ici à 2050 par rapport à 2015, ce qui est loin des objectifs de l'Union.*

---

*<sup>1 bis</sup> 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).*

### Amendement 3

#### Proposition de règlement Considérant 2

*Texte proposé par la Commission*

(2) Depuis 2020, le transport aérien est l'un des secteurs les plus durement touchés par la crise de la COVID-19. Avec la perspective de la fin de la pandémie, on s'attend à ce que le trafic aérien reprenne progressivement dans les années à venir et retrouve ses niveaux d'avant la crise. Parallèlement, les émissions du secteur sont en augmentation depuis 1990 et cette tendance pourrait revenir une fois la pandémie surmontée. Il est donc nécessaire de préparer l'avenir et de procéder aux ajustements qui s'imposent pour garantir le bon fonctionnement d'un marché du transport aérien contribuant à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de

*Amendement*

(2) Depuis 2020, le transport aérien est l'un des secteurs les plus durement touchés par la crise de la COVID-19. Avec la perspective de la fin de la pandémie, on s'attend à ce que le trafic aérien reprenne progressivement dans les années à venir et retrouve ses niveaux d'avant la crise. Parallèlement, les émissions du secteur sont en augmentation depuis 1990 et cette tendance pourrait revenir une fois la pandémie surmontée. Il est donc nécessaire de préparer l'avenir et de procéder aux ajustements qui s'imposent pour garantir le bon fonctionnement d'un marché du transport aérien contribuant à **plein** à la réalisation des objectifs de l'Union en

climat, avec des niveaux élevés de connectivité, de sûreté et de sécurité.

matière de climat, *dont la neutralité climatique à l'horizon 2050 au plus tard*, avec des niveaux élevés de connectivité, de sûreté et de sécurité.

#### Amendement 4

##### Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2 bis) La réduction de la demande globale de carburants d'aviation est un moyen efficace d'amoindrir l'incidence des activités aériennes sur le climat. La mise en place d'un dispositif bien conçu permettra d'augmenter la part du carburant durable d'aviation dans l'approvisionnement total en carburant du secteur. L'obtention d'une telle réduction de la demande globale de carburants passe par des mesures d'efficacité en carburant, par la diminution des déchets de carburant et par des formations obligatoires pour les pilotes, ce en dégagant des synergies avec les autres modes de transport pour faciliter un report modal vers des solutions de remplacement durables et viables, là où il en existe.*

#### Amendement 5

##### Proposition de règlement Considérant 2 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(2 ter) Le principe fondamental de primauté de l'efficacité énergétique mérite d'être pris en compte dans tous les secteurs, au-delà du système énergétique, notamment dans les secteurs du transport routier, de la navigation et de l'aviation. Plus particulièrement, il devrait être pris en considération lors de la prise de*

*décisions concernant les politiques, la planification et les investissements pour le déploiement de moteurs plus efficaces sur le plan énergétique et de carburants et technologies de remplacement durables, y compris le développement rapide d'avions propulsés par de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables ou de l'hydrogène propre.*

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 3

*Texte proposé par la Commission*

(3) Le fonctionnement du secteur du transport aérien de l'Union est déterminé par son caractère transfrontalier au sein de l'Union et par sa dimension mondiale. Le marché intérieur de l'aviation, régi par des règles uniformes en matière d'accès au marché et de conditions d'exploitation, est l'un des secteurs les plus intégrés de l'Union. La politique extérieure en matière de transport aérien *est soumise à des règles établies* au niveau mondial au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *ainsi qu'à* des accords multilatéraux ou bilatéraux globaux conclus entre l'Union ou ses États membres et des pays tiers.

*Amendement*

(3) Le fonctionnement du secteur du transport aérien de l'Union est déterminé par son caractère transfrontalier au sein de l'Union et par sa dimension mondiale. Le marché intérieur de l'aviation, régi par des règles uniformes en matière d'accès au marché et de conditions d'exploitation, est l'un des secteurs les plus intégrés de l'Union. La politique extérieure en matière de transport aérien *doit tenir compte* des *processus établis* au niveau mondial au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *mais aussi par* des accords multilatéraux ou bilatéraux globaux conclus entre l'Union ou ses États membres et des pays tiers. *À l'effet de créer un marché mondial des carburants durables d'aviation, l'Union devrait jouer un rôle moteur au niveau mondial pour provoquer un basculement vers les carburants durables et engager des négociations internationales destinées à harmoniser les définitions des carburants durables d'aviation et les normes en la matière. L'Union devrait plaider pour le lancement de négociations visant à l'instauration d'un quota obligatoire de carburants durables d'aviation dans l'aviation mondiale lors de l'Assemblée mondiale de l'OACI et les y engager.*

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 4

*Texte proposé par la Commission*

(4) Le marché du transport aérien est soumis à une forte concurrence entre les acteurs économiques de l'Union, pour laquelle il est indispensable de ménager des conditions de concurrence égales. La stabilité et la prospérité du marché du transport aérien et de ses acteurs économiques reposent sur un cadre politique clair et harmonisé grâce auquel les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les autres acteurs de l'aviation peuvent opérer sur la base d'une égalité des chances. Lorsque des distorsions du marché se produisent, elles risquent de désavantager les exploitants d'aéronefs ou les aéroports par rapport à leurs concurrents internes ou externes. Cela peut entraîner une perte de compétitivité de l'industrie du transport aérien et une perte de connectivité aérienne pour les citoyens et les entreprises.

*Amendement*

(4) Le marché du transport aérien est soumis à une forte concurrence entre les acteurs économiques ***du monde entier et*** de l'Union, pour laquelle il est indispensable de ménager des conditions de concurrence égales. La stabilité et la prospérité du marché du transport aérien et de ses acteurs économiques reposent sur un cadre politique clair et harmonisé grâce auquel les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les autres acteurs de l'aviation, ***y compris les parties prenantes intervenant dans la fourniture de carburant,*** peuvent opérer sur la base d'une égalité des chances. Lorsque des distorsions du marché se produisent, elles risquent de désavantager les exploitants d'aéronefs ou les aéroports par rapport à leurs concurrents internes ou externes. Cela peut entraîner une perte de compétitivité de l'industrie du transport aérien et une perte de connectivité aérienne pour les citoyens et les entreprises.

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 5

*Texte proposé par la Commission*

(5) Il est notamment essentiel de garantir des conditions de concurrence égales au sein du marché du transport aérien de l'Union en ce qui concerne le carburant d'aviation, qui représente une part importante des coûts des exploitants d'aéronefs. Les variations de prix du carburant ont une influence significative

*Amendement*

(5) Il est notamment essentiel de garantir des conditions de concurrence égales au sein du marché du transport aérien de l'Union en ce qui concerne le carburant d'aviation, qui représente une part importante des coûts des exploitants d'aéronefs. Les variations de prix du carburant ont une influence significative

sur les performances économiques des exploitants d'aéronefs *et* peuvent avoir un effet négatif sur la concurrence au sein du marché. Lorsqu'il existe des différences de prix du carburant d'aviation entre les aéroports de l'Union, ou entre les aéroports de l'Union et les aéroports de pays tiers, cela peut conduire les exploitants d'aéronefs à adapter leurs stratégies de ravitaillement pour des raisons économiques. L'emport de carburant supplémentaire («fuel tankering», ou suremport) augmente la consommation de carburant des aéronefs et entraîne des émissions de gaz à effet de serre inutiles. Par conséquent, lorsque les exploitants d'aéronefs ont recours au suremport, ils sapent les efforts de l'Union en matière de protection de l'environnement. Certains exploitants d'aéronefs sont en mesure d'utiliser les prix avantageux du carburant d'aviation pratiqués sur leur lieu de rattachement comme un avantage concurrentiel par rapport à d'autres compagnies aériennes exploitant des liaisons similaires. Cela peut avoir des effets néfastes sur la compétitivité du secteur et nuire à la connectivité aérienne. Le présent règlement devrait établir des mesures visant à prévenir de telles pratiques afin d'éviter des atteintes inutiles à l'environnement, et de rétablir et préserver des conditions propices à une concurrence loyale sur le marché du transport aérien.

## **Amendement 9**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

(6) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports, qui requiert une

sur les performances économiques des exploitants d'aéronefs, peuvent avoir un effet négatif sur la concurrence au sein du marché *et sont susceptibles de réduire l'attractivité du secteur de l'aviation chez les clients*. Lorsqu'il existe des différences de prix du carburant d'aviation entre les aéroports de l'Union, ou entre les aéroports de l'Union et les aéroports de pays tiers, cela peut conduire les exploitants d'aéronefs à adapter leurs stratégies de ravitaillement pour des raisons économiques. L'emport de carburant supplémentaire («fuel tankering», ou suremport) augmente la consommation de carburant des aéronefs et entraîne des émissions de gaz à effet de serre inutiles. Par conséquent, lorsque les exploitants d'aéronefs ont recours au suremport, ils sapent les efforts de l'Union en matière de protection de l'environnement. Certains exploitants d'aéronefs sont en mesure d'utiliser les prix avantageux du carburant d'aviation pratiqués sur leur lieu de rattachement comme un avantage concurrentiel par rapport à d'autres compagnies aériennes exploitant des liaisons similaires. Cela peut avoir des effets néfastes sur la compétitivité du secteur et nuire à la connectivité aérienne. Le présent règlement devrait établir des mesures visant à prévenir de telles pratiques afin d'éviter des atteintes inutiles à l'environnement, et de rétablir et préserver des conditions propices à une concurrence loyale sur le marché du transport aérien.

*Amendement*

(6) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports, qui requiert une

approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union et la protection de l'environnement. Le développement durable du transport aérien passe par l'instauration de mesures visant à réduire les émissions de carbone des aéronefs volant au départ des aéroports de l'Union. Ces mesures devraient contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat à l'horizon 2030 et 2050.

approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union et la protection de l'environnement. Le développement durable du transport aérien passe par l'instauration de mesures visant à réduire ***tant*** les émissions de carbone ***que les émissions autres que celles de CO<sub>2</sub>*** des aéronefs volant au départ des aéroports de l'Union ***et par la mise en place d'instruments économiques efficaces propres à garantir l'internalisation complète des coûts réels des émissions du secteur***. Ces mesures devraient ***résolument*** contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat à l'horizon 2030 et 2050 ***et à la protection de l'environnement et de la santé. La réduction de la teneur en aromatique et en soufre des carburants d'aviation conventionnels, ou d'autres mesures, telles que l'abaissement de l'altitude des vols, auraient non seulement des effets bénéfiques sur le climat en permettant de diminuer le réchauffement en altitude provoqué par les traînées de condensation, mais seraient également de nature à améliorer la qualité de l'air autour des aéroports. La réduction de la teneur en aromatique et en soufre est aussi un moyen de rehausser la qualité des carburants et de réduire les coûts. D'ailleurs, la réduction de la teneur en aromatique est un processus de raffinage simple qui peut être mis en œuvre dès aujourd'hui. Les mesures visant à abaisser la teneur en aromatique et en soufre devraient reposer sur une analyse d'impact scientifique tenant compte des avantages de cet abaissement pour l'environnement et de son incidence sur l'exploitation et la sécurité des vols.***

## Amendement 10

### Proposition de règlement Considérant 7

(7) La communication relative à la stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>10</sup> adoptée par la Commission en décembre 2020 définit un plan d'action pour que le système de transport de l'UE réalise sa transformation écologique et numérique et devienne plus résilient. La **décarbonation** du secteur du transport aérien est un processus nécessaire et difficile, surtout à court terme. Les progrès technologiques, obtenus dans le cadre de programmes européens et nationaux de recherche et d'innovation dans le domaine de l'aviation, ont contribué à d'importantes réductions des émissions au cours des dernières décennies. Toutefois, la croissance mondiale du trafic aérien a été plus rapide que les réductions d'émissions du secteur. Même si les nouvelles technologies devraient contribuer à réduire la dépendance de l'aviation **de type court-courrier** à l'égard des énergies fossiles au cours **des prochaines décennies, le carburant durable** d'aviation **est la seule solution pour une décarbonation significative** de toutes les distances de vol, dès le court terme. Cependant, ce potentiel est actuellement largement inexploité.

---

<sup>10</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au

(7) La communication relative à la stratégie de mobilité durable et intelligente adoptée par la Commission en décembre 2020 définit un plan d'action pour que le système de transport de l'UE réalise sa transformation écologique et numérique et devienne plus résilient. **Pour atteindre la neutralité climatique, le pacte vert pour l'Europe insiste sur la nécessité de réduire les émissions dues aux transports de 90 % d'ici à 2050 (par rapport aux niveaux de 1990). La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et autres que de CO<sub>2</sub> du secteur du transport aérien est un processus nécessaire et difficile, surtout à court terme. Les progrès technologiques, obtenus dans le cadre de programmes européens et nationaux de recherche et d'innovation dans le domaine de l'aviation, ont contribué à d'importantes réductions des émissions au cours des dernières décennies. Toutefois, la croissance mondiale du trafic aérien a été plus rapide que les réductions d'émissions du secteur. Même si les nouvelles technologies devraient contribuer à réduire la dépendance de l'aviation à l'égard des énergies fossiles au cours de la prochaine décennie et si les nouvelles technologies d'aéronefs à émissions nulles, telles que les aéronefs à moteur électrique ou à hydrogène, peuvent jouer un rôle important dans l'aviation commerciale à moyen et long termes, les carburants durables d'aviation avancés ou les carburants synthétiques pourraient constituer un moyen prometteur de modérer les émissions** de toutes les distances de vol dès le court terme. Cependant, ce potentiel est actuellement largement inexploité.

---

<sup>10</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au

Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l’avenir, COM(2020) 789 final, du 9.12.2020.

Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l’avenir, COM(2020) 789 final, du 9.12.2020.

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 bis) Étant donné qu’il est peu probable que le secteur de l’aviation devienne climatiquement neutre à court ou moyen terme, il faut veiller à ce que le mode de transport le plus durable soit utilisé autant que possible, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises. Si l’on veut faciliter le report modal vers le rail et vers d’autres modes de transport durables, il convient avant tout de créer le dispositif de transparence qui s’impose pour permettre aux intéressés de savoir, avant de faire leur choix, si de tels modes de transport durables existent bien pour chaque vol court-courrier particulier et s’ils sont concurrentiels sur le plan du temps de trajet. Dans le cas de certaines régions périphériques de l’Union, il se peut qu’il n’existe aucune solution de remplacement, et a fortiori aucune solution de rechange durable. La Commission devra en tenir compte lorsqu’elle dressera une telle liste de vols court-courriers.*

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 7 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 ter) La recherche et l’innovation*

*joueront un rôle substantiel dans le développement de carburants durables et de synthèse pour l'aviation et le renforcement de la capacité de production. Une priorité d'investissement correspondante doit être clairement établie dans les programmes de financement pertinents de l'Union recensés par la Commission.*

### Amendement 13

#### Proposition de règlement Considérant 8

*Texte proposé par la Commission*

(8) Les carburants durables d'aviation sont des carburants liquides **de substitution** entièrement fongibles avec le carburant d'aviation conventionnel et compatibles avec les moteurs d'aéronefs existants. Plusieurs filières de production de carburants durables d'aviation ont été certifiées au niveau mondial pour une utilisation dans l'aviation civile ou militaire. **Les carburants durables d'aviation** sont prêts sur le plan technologique à jouer un rôle important dans la réduction des émissions du transport aérien, et ce déjà à très court terme. Ils devraient représenter une part **importante** du mélange de carburants pour l'aviation à moyen **et à long terme**. **En outre, moyennant l'application de normes internationales appropriées en la matière**, les carburants durables d'aviation **pourraient** contribuer à réduire la teneur en aromatique du carburant final utilisé par les exploitants, ce qui **permettrait** de réduire des émissions autres que de CO<sub>2</sub>. **D'autres solutions pour propulser les aéronefs, comme l'utilisation de l'électricité ou d'hydrogène liquide, devraient contribuer progressivement à la décarbonation du transport aérien, en commençant par les vols court-courriers.**

*Amendement*

(8) **Les carburants durables d'aviation sont des carburants liquides gazeux, d'appoint ou non, qui peuvent remplacer les carburants fossiles d'aviation. À l'heure actuelle, les carburants durables d'aviation déjà accessibles les plus courants sont des carburants liquides d'appoint** entièrement fongibles avec le carburant d'aviation conventionnel et compatibles avec les moteurs d'aéronefs existants. Plusieurs filières de production de carburants durables d'aviation **d'appoint** ont été certifiées au niveau mondial pour une utilisation dans l'aviation civile ou militaire. **Ceux-ci** 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 **considérable** du mélange de carburants pour l'aviation à moyen **terme**. **D'autres solutions de propulsion des aéronefs, comme l'électricité ou l'hydrogène liquide, seront amenées progressivement à jouer un rôle de premier plan dans le remplacement du kérosène fossile dans l'aviation, à commencer par les vols court-courriers. En outre, ces carburants durables d'aviation, d'appoint ou non, ne manqueront pas non plus de** contribuer à réduire la teneur en aromatique du

carburant final utilisé par les exploitants, ce qui *permettra* de réduire des émissions autres que de CO<sub>2</sub>.

## Amendement 14

### Proposition de règlement Considérant 10

*Texte proposé par la Commission*

(10) Au niveau mondial, les *carburants durables d'aviation* sont *réglementés par l'OACI. L'OACI établit en particulier des exigences détaillées sur la durabilité, la traçabilité et la comptabilisation des carburants durables d'aviation destinés à être utilisés pour les vols couverts par le régime* de compensation et de *réduction* du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Bien que des mesures d'incitation soient prévues dans le régime CORSIA et que le carburant durable d'aviation soit considéré comme un pilier à part entière des travaux sur la possibilité d'atteindre un objectif indicatif à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), il n'existe actuellement aucun régime obligatoire relatif à l'utilisation de carburants durables d'aviation pour les vols internationaux. Les accords multilatéraux ou bilatéraux globaux en matière de transport aérien conclus entre *l'UE* ou ses États membres et les pays tiers comprennent généralement des dispositions relatives à la protection de l'environnement. Toutefois, pour l'instant, ces dispositions n'imposent aux parties contractantes aucune exigence contraignante concernant l'utilisation de carburants durables d'aviation.

*Amendement*

(10) Au niveau mondial, les *pays* négocient *au niveau diplomatique sur les circuits de certification et autres obligations et objectifs à respecter en matière de carburants durables d'aviation dans le cadre de l'OACI. Il en est ainsi des critères de durabilité récemment adoptés par le Conseil de l'OACI pour l'année 2021 afin que les carburants durables d'aviation puissent être pris en considération dans le cadre du régime* de compensation et de *réduction* du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Bien que des mesures d'incitation soient prévues dans le régime CORSIA et que le carburant durable d'aviation soit considéré comme un pilier à part entière des travaux sur la possibilité d'atteindre un objectif indicatif à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), il n'existe actuellement aucun régime obligatoire relatif à l'utilisation de carburants durables d'aviation pour les vols internationaux. Les accords multilatéraux ou bilatéraux globaux en matière de transport aérien conclus entre *l'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 de carburants durables d'aviation.

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 15

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

(15) Le présent règlement devrait s'appliquer aux aéronefs utilisés dans l'aviation civile et effectuant des opérations de transport aérien commercial, ***y compris l'aviation d'affaires et les vols d'agrément***. Il ne devrait pas s'appliquer aux aéronefs tels que les aéronefs militaires et les aéronefs engagés dans des opérations humanitaires, de recherche, de sauvetage, de secours en cas de catastrophe ou à des fins médicales, ainsi que dans des opérations de douane, de police et de lutte contre l'incendie. En effet, les vols effectués dans de telles circonstances sont de nature exceptionnelle et, à ce titre, ne peuvent pas toujours être planifiés de la même manière que les vols réguliers. En raison de la nature de leurs opérations, ces vols ne sont pas toujours en mesure de remplir les obligations prévues par le présent règlement, qui peuvent représenter une contrainte inutile. Afin de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché unique de l'aviation de l'UE, ce règlement devrait couvrir la plus grande part possible du trafic aérien commercial au départ des aéroports situés sur le territoire de l'Union. Néanmoins, 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 ***très*** 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; ***Pour cette même raison, à savoir préserver la connectivité aérienne, les fournisseurs de carburant d'aviation situés dans les petites îles ou dans les régions ultrapériphériques énumérées à***

très réduit de vols au départ d'aéroports situés sur le territoire de l'UE.

***l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devraient être temporairement exemptés des obligations liées aux carburants durables d'aviation.*** Toutefois, ***en 2050 au plus tard***, le champ d'application du règlement devrait couvrir au moins ***94 %*** du trafic total au départ des aéroports de l'Union. Pour les mêmes raisons, un seuil devrait être défini pour exempter les exploitants d'aéronefs assurant un nombre très réduit de vols au départ d'aéroports situés sur le territoire de l'Union. ***Tout aéroport de l'Union ou tout exploitant d'aéronef opérant à partir d'un tel aéroport pourrait toutefois, s'il le veut, choisir à tout moment de relever du présent règlement et d'être traité en conséquence. À cet égard, une aide à la mise en place des équipements de carburants durables d'aviation nécessaires pourrait être apportée par l'Union auxdits aéroports situés sur des îles ou dans des régions ultrapériphériques qui auront choisi de relever du présent règlement.***

## Amendement 16

### Proposition de règlement Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

(16) Il convient de promouvoir le développement et le déploiement de carburants durables d'aviation présentant ***un fort potentiel de durabilité***, une maturité commerciale ainsi qu'un fort potentiel d'innovation et de croissance pour répondre aux besoins futurs. Cela devrait favoriser la création de marchés de carburants innovants et compétitifs et garantir un approvisionnement en carburants durables d'aviation à court et à long termes suffisant pour contribuer aux ambitions de décarbonation des transports de l'Union, tout en renforçant les efforts de

*Amendement*

(16) Il convient de promouvoir le développement et le déploiement de carburants durables d'aviation présentant une maturité commerciale ainsi qu'un fort potentiel d'innovation et de croissance pour répondre aux besoins futurs, ***en donnant la priorité à ceux qui offrent les plus grandes perspectives de durabilité.*** Cela devrait favoriser la création de marchés de carburants innovants et compétitifs et garantir un approvisionnement en carburants durables d'aviation à court et à long termes suffisant pour contribuer aux ambitions de

l'Union en vue d'atteindre un degré élevé de protection de l'environnement. ***À cette fin, les carburants durables d'aviation produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, parties A et B, de la directive (UE) 2018/2001, ainsi que les carburants de synthèse pour l'aviation devraient être éligibles. En particulier, les carburants durables d'aviation produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de la directive (UE) 2018/2001 sont essentiels, car ils constituent actuellement la technologie la plus mature sur le plan commercial pour décarboner le transport aérien déjà à court terme.***

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.

## **Amendement 17**

### **Proposition de règlement Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(16 bis) Le développement et la production de carburants durables d'aviation doivent être augmentés de manière exponentielle dans les années à venir. L'Union et les États membres devraient investir dans la recherche et la production de projets de carburants durables d'aviation, car ceux-ci représentent une chance à la fois sur le plan environnemental et sur le plan industriel. La production de carburants durables d'aviation devrait être concentrée au sein de l'Union, ce qui permettrait ainsi de créer des débouchés pour l'industrie, l'emploi et la recherche dans tous les États membres.***

## **Amendement 18**

### **Proposition de règlement Considérant 18**

*Texte proposé par la Commission*

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

---

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

*Amendement*

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

---

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

## **Amendement 19**

### **Proposition de règlement Considérant 19**

*Texte proposé par la Commission*

(19) Le présent règlement devrait viser à garantir que les exploitants d'aéronefs puissent être en concurrence sur la base de l'égalité des chances en ce qui concerne l'accès aux carburants durables d'aviation. Pour éviter toute distorsion sur le marché des services aériens, il convient que tous les aéroports de l'Union couverts par le présent règlement soient approvisionnés de manière uniforme en parts minimales de carburant durable d'aviation. Même si le marché est libre de fournir et d'utiliser des quantités plus importantes de carburant durable, le présent règlement devrait garantir que les parts minimales obligatoires de carburant durable d'aviation sont les mêmes dans tous les aéroports concernés. **Il** se substitue à toutes

*Amendement*

(19) Le présent règlement devrait viser à garantir que les exploitants d'aéronefs puissent être en concurrence sur la base de l'égalité des chances en ce qui concerne l'accès aux carburants durables d'aviation. Pour éviter toute distorsion sur le marché des services aériens, il convient que tous les aéroports de l'Union couverts par le présent règlement soient approvisionnés de manière uniforme en parts minimales de carburant durable d'aviation. Même si le marché est libre de fournir et d'utiliser des quantités plus importantes de carburant durable, le présent règlement devrait garantir que les parts minimales obligatoires de carburant durable d'aviation sont les mêmes dans tous les aéroports concernés, **y compris ceux situés**

les exigences établies directement ou indirectement au niveau national ou régional qui obligent les exploitants d'aéronefs ou les fournisseurs de carburant d'aviation à utiliser ou à fournir des carburants durables d'aviation en fixant des objectifs chiffrés différents de ceux prescrits par le présent règlement. Afin de créer un cadre juridique clair et prévisible et, ce faisant, d'encourager le développement et le déploiement sur le marché des technologies dans le domaine des carburants les plus durables et les plus innovantes possible, avec le potentiel de croissance nécessaire pour répondre aux besoins futurs, le présent règlement devrait fixer des parts minimales de carburant de synthèse pour l'aviation augmentant progressivement au fil du temps. La définition d'une obligation secondaire spécifique concernant les carburants de synthèse pour l'aviation est nécessaire compte tenu du potentiel de décarbonation important de ces carburants et de l'estimation actuelle de leurs coûts de production. Lorsqu'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capté directement dans l'air, les carburants de synthèse pour l'aviation peuvent permettre de réaliser des économies d'émissions allant jusqu'à 100 % par rapport à un carburant d'aviation conventionnel. Ils présentent également des avantages notables par rapport à d'autres types de carburants durables d'aviation en ce qui concerne l'utilisation efficace des ressources (en particulier pour les besoins en eau) dans le processus de production. Cependant, les coûts de production des carburants de synthèse pour l'aviation sont actuellement, selon les estimations, 3 à 6 fois plus élevés que le prix du marché d'un carburant d'aviation conventionnel. Par conséquent, le présent règlement devrait établir une obligation secondaire spécifique pour cette technologie. ***D'autres types de carburants de synthèse, tels que les carburants de synthèse bas carbone permettant de***

***sur les îles afin de tenir compte de l'importance vitale des liaisons aériennes reliant celles-ci au continent. Le présent règlement*** se substitue à toutes les exigences établies directement ou indirectement au niveau national ou régional qui obligent les exploitants d'aéronefs ou les fournisseurs de carburant d'aviation à utiliser ou à fournir des carburants durables d'aviation en fixant des objectifs chiffrés différents de ceux prescrits par le présent règlement. Afin de créer un cadre juridique clair et prévisible et, ce faisant, d'encourager le développement et le déploiement sur le marché des technologies dans le domaine des carburants les plus durables et les plus innovantes possible, avec le potentiel de croissance nécessaire pour répondre aux besoins futurs, le présent règlement devrait fixer des parts minimales de carburant de synthèse pour l'aviation augmentant progressivement au fil du temps. La définition d'une obligation secondaire spécifique concernant les carburants de synthèse pour l'aviation est nécessaire compte tenu du potentiel de décarbonation important de ces carburants et de l'estimation actuelle de leurs coûts de production. Lorsqu'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capté directement dans l'air, les carburants de synthèse pour l'aviation peuvent permettre de réaliser des économies d'émissions allant jusqu'à 100 % par rapport à un carburant d'aviation conventionnel. Ils présentent également des avantages notables par rapport à d'autres types de carburants durables d'aviation en ce qui concerne l'utilisation efficace des ressources (en particulier pour les besoins en eau) dans le processus de production. Cependant, les coûts de production des carburants de synthèse pour l'aviation sont actuellement, selon les estimations, 3 à 6 fois plus élevés que le prix du marché d'un carburant d'aviation conventionnel. Par conséquent, le présent règlement devrait établir une

*réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, pourraient être inclus dans le champ d'application du présent règlement lors de révisions futures, une fois que ces carburants seront définis dans le cadre de la directive sur les énergies renouvelables.*

obligation secondaire spécifique pour cette technologie.

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 22

*Texte proposé par la Commission*

(22) Les **aéroports couverts** par le présent règlement devraient veiller à ce que toutes les infrastructures nécessaires soient fournies pour la livraison, le stockage et le ravitaillement de carburant durable d'aviation, de manière à ne pas constituer un obstacle à l'utilisation dudit carburant. Si nécessaire, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne devrait pouvoir exiger **qu'un** aéroport de l'Union **fournisse** des informations sur l'infrastructure disponible en matière de distribution et de ravitaillement sans interruption de carburants durables d'aviation pour les exploitants d'aéronefs. Le rôle de l'Agence devrait permettre aux aéroports et aux compagnies aériennes d'avoir un point de contact commun, dans le cas où des éclaircissements techniques seraient nécessaires sur la disponibilité des infrastructures de carburant.

*Amendement*

(22) Les **parties prenantes intervenant dans la fourniture de carburant couvertes** par le présent règlement devraient veiller à ce que toutes les infrastructures nécessaires soient fournies pour la livraison, le stockage et le ravitaillement de carburant durable d'aviation, de manière à ne pas constituer un obstacle à l'utilisation dudit carburant. **Cette obligation devrait comprendre la mise à disposition d'une capacité en infrastructures de recharge électrique et en infrastructures de réapprovisionnement en hydrogène proportionnée à l'utilisation des aéronefs électriques et des aéronefs propulsés à l'hydrogène propre.** Si nécessaire, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne devrait pouvoir exiger **que les parties prenantes intervenant dans la fourniture de carburant dans un** aéroport de l'Union **communiquent** des informations sur l'infrastructure disponible en matière de distribution et de ravitaillement sans interruption de carburants durables d'aviation pour les exploitants d'aéronefs. Le rôle de l'Agence devrait permettre aux aéroports et aux compagnies aériennes d'avoir un point de contact commun, dans le cas où des éclaircissements techniques seraient nécessaires sur la disponibilité des infrastructures de carburant.

## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 22 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(22 bis) De nombreux aéroports de l'Union sont principalement approvisionnés en carburants d'aviation par des oléoducs provenant de raffineries ou de stations de mélange où le mélange de carburants durables d'aviation permettant de répondre aux spécifications en matière de sécurité et de durabilité doit être réalisé. Les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre aux fournisseurs de carburant d'aviation d'avoir un accès continu et ininterrompu à l'infrastructure de carburant d'aviation civile afin de fournir à la fois des carburants d'aviation conventionnels et des carburants d'aviation contenant des parts de carburants durables d'aviation. La livraison de carburants durables d'aviation aux aéroports de l'Union en quantités suffisantes pour satisfaire aux dispositions de l'annexe I par d'autres moyens, par exemple par la route ou par camion depuis les raffineries et les stations de mélange, n'est pas réalisable sur les plans logistique et pratique ainsi que du point de vue des coûts et des sanctions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>. Il sera essentiel d'utiliser ces oléoducs en plus de ceux qui appartiennent aux fournisseurs de carburant - lorsqu'ils existent - ainsi que les installations ferroviaires déjà en place, afin de fournir la quantité minimale de carburants durables d'aviation requise en vertu du présent règlement.**

## Amendement 22

**Proposition de règlement**  
**Considérant 26 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(26 bis)** *Le présent règlement devrait faire prévaloir une plus grande transparence en ce qui concerne l’empreinte environnementale de l’aviation. Il convient de mettre à disposition des usagers des services aériens des informations sur les émissions générées par les aéroports, les services aéroportuaires et les vols tout au long de leur cycle de vie, mais aussi sur l’utilisation de carburants de remplacement durables, afin qu’ils puissent prendre des décisions en connaissance de cause quant à leurs besoins en matière de transport et aux incidences environnementales qui en découlent.*

**Amendement 23**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 29**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(29) Les sanctions infligées aux fournisseurs qui n’atteignent pas les objectifs fixés dans le présent règlement devraient être complétées par l’obligation de fournir au marché, au cours de l’année suivante, une quantité égale au déficit constaté par rapport au quota.

**(29)** *Les recettes générées par le paiement des sanctions devraient être utilisées pour encourager la distribution et l’utilisation de carburants durables d’aviation et de nouvelles technologies connexes dans le secteur de l’aviation, et pour aider les opérateurs aériens à atteindre leurs objectifs en matière de climat et d’environnement. À cette fin, ces recettes devraient être affectées au Fonds pour l’innovation visé à l’article 10 bis, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE.* Les sanctions infligées aux fournisseurs qui n’atteignent pas les objectifs fixés dans le présent règlement devraient être complétées par l’obligation de fournir au marché, au cours de l’année suivante, une quantité égale au déficit constaté par

rapport au quota.

## Amendement 24

### Proposition de règlement

#### Considérant 31

*Texte proposé par la Commission*

***(31) Une période transitoire de cinq ans devrait être prévue afin de laisser un délai raisonnable aux fournisseurs de carburants d'aviation, aux aéroports de l'Union et aux exploitants d'aéronefs pour réaliser les investissements technologiques et logistiques nécessaires. Pendant cette période, un carburant d'aviation contenant des parts plus importantes de carburant durable d'aviation peut être utilisé pour compenser les parts plus faibles de carburants durables d'aviation ou la disponibilité réduite de carburant d'aviation conventionnel dans d'autres aéroports.***

*Amendement*

***supprimé***

## Amendement 25

### Proposition de règlement

#### Considérant 32 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

***(32 bis) L'introduction progressive des avions électriques et l'utilisation accrue d'électricité dans le secteur de l'aviation pourraient provoquer à terme un déficit de la production d'électricité à partir de sources renouvelables destinée à ce secteur. Si, au moment de l'examen du présent règlement, la Commission constate un tel déficit, elle pourrait proposer, dans le cadre de son examen, d'adapter en conséquence la définition des carburants de synthèse pour l'aviation.***

*Amendement*

## Amendement 26

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

Le présent règlement établit des règles harmonisées concernant l'utilisation et la fourniture de carburants durables d'aviation, ***notamment en imposant aux fournisseurs de carburant d'aviation l'obligation de fournir une part de carburant durable d'aviation, aux exploitants d'aéronefs une obligation de ravitaillement et aux aéroports de l'Union des obligations en matière de fourniture des infrastructures nécessaires.***

## Amendement 27

### Proposition de règlement

#### Article 3 - alinéa 1 - tiret 1

*Texte proposé par la Commission*

— «aéroport de l'Union»: un aéroport tel que défini à ***l'article 2, point 2***, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup>, ***dans lequel le trafic de passagers était supérieur à 1 million de passagers ou dans lequel le trafic de fret était supérieur à 100 000 tonnes au cours de la période de déclaration, et qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;***

---

<sup>13</sup> Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

*Amendement*

— «aéroport de l'Union»: un aéroport ***civil*** tel que défini à ***l'article 2, point 1***, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup>;

---

<sup>13</sup> Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

## Amendement 28

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – tiret 2

*Texte proposé par la Commission*

— «exploitant d'aéronef»: une personne ayant assuré au moins 729 opérations de transport aérien commercial au départ d'aéroports de l'Union pendant la période de déclaration ou, lorsque cette personne ne peut pas être identifiée, le propriétaire de l'aéronef;

*Amendement*

— «exploitant d'aéronef»: une personne ayant assuré au moins 52 opérations de transport aérien commercial au départ d'aéroports de l'Union pendant la période de déclaration ou, lorsque cette personne ne peut pas être identifiée, le propriétaire de l'aéronef;

## Amendement 29

### Proposition de règlement Article 3 - alinéa 1 - tiret 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- **«entité chargée d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures»: un aéroport de l'Union, un fournisseur de carburant ou un prestataire de services d'assistance en escale tel que défini à l'article 2, point g), de la directive 96/67/CE chargé des infrastructures nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de carburants durables d'aviation;**

## Amendement 30

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

— «opération de transport aérien commercial»: un vol effectué à des fins de transport de passagers, de fret ou de courrier, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, ou un vol d'aviation d'affaires;

*Amendement*

— «opération de transport aérien commercial»: un vol effectué à des fins de transport de passagers, de fret ou de courrier, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, ou un vol d'aviation d'affaires **ou d'agrément**;

### Amendement 31

#### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – tiret 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- **«vol d'agrément»: l'utilisation d'un aéronef à des fins personnelles ou récréatives sans rapport avec une utilisation commerciale ou professionnelle;**

### Amendement 32

#### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – tiret 3 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- **«vol court-courrier»: un vol direct ou indirect lors duquel la distance entre l'aéroport de départ initial et la destination finale est inférieure à 1 000 km à vol d'oiseau;**

### Amendement 33

#### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – tiret 3 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- **«solution de remplacement durable d'un vol court-courrier»: solution par laquelle les passagers et les marchandises peuvent être acheminés par un mode de transport collectif à horaire fixe plus durable vers une destination desservie par un vol court-courrier en un temps de trajet concurrentiel;**

## Amendement 34

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 1 – tiret 3 quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- **«aviation d'affaires»:**  
***l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs par des entreprises ou des particuliers pour le transport de passagers ou de marchandises afin de les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins généralement considérées comme non accessibles au public et étant effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments;***

## Amendement 35

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 1 – tiret 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

## Amendement 36

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 1 – tiret 8

*Texte proposé par la Commission*

— «carburants de synthèse pour l’aviation»: les carburants qui sont des carburants renouvelables d’origine non biologique, tels que définis à l’article 2, deuxième alinéa, point 36, de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans le secteur de l’aviation;

*Amendement*

— «carburants de synthèse pour l’aviation»: les carburants qui sont des carburants **liquides ou gazeux** renouvelables d’origine non biologique, tels que définis à l’article 2, deuxième alinéa, point 36, de la directive (UE) **2018/2001**, **ou, sans préjudice de l’article 14, l’électricité produite à partir de sources renouvelables telle que définie à l’article 2, deuxième alinéa, point 1 de la directive (UE) 2018/2001**, utilisés dans le secteur de l’aviation; **en ce qui concerne les carburants de synthèse pour l’aviation dans la production desquels du carbone est nécessaire, celui-ci devra provenir de préférence du captage direct de l’air;**

**Amendement 37**

**Proposition de règlement  
Article 3 – tiret 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

— «**électricité produite à partir de sources d’énergie renouvelables**» ou «**électricité renouvelable**»: **l’électricité produite à partir de sources d’énergie renouvelables au sens de l’article 2, deuxième alinéa, point 1, de la directive (UE) 2018/2001;**

**Amendement 38**

**Proposition de règlement  
Article 3 – tiret 9 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

— «**hydrogène produit à partir de sources d’énergie renouvelables**» ou «**hydrogène propre**»: **l’hydrogène produit à partir d’électricité renouvelable ou de carburants liquides ou gazeux**

*renouvelables d'origine non biologique, tels que définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 36), de la directive (UE) 2018/2001;*

## Amendement 39

### Proposition de règlement Article 4 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

**1. Du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2029**, les fournisseurs de carburant d'aviation veillent à ce que tout le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans **un** aéroport de l'Union **qui relève du présent règlement, qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et dans lequel le trafic de passagers était supérieur à 700 000 passagers ou dans lequel le trafic de fret était supérieur à 20 000 tonnes au cours de la période de déclaration, contienne une part minimale de carburant durable d'aviation** conformément aux valeurs et aux dates d'application figurant à l'annexe I.

## Amendement 40

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1 bis. Sans préjudice de l'application de l'article 14, du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2049**, 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 qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du**

*traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et dans lequel le trafic de passagers était supérieur à 500 000 passagers ou dans lequel le trafic de fret était supérieur à 20 000 tonnes au cours de la période de déclaration, contienne une part minimale de carburant durable d'aviation, y compris une part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation, conformément aux valeurs et aux dates d'application figurant à l'annexe I.*

#### **Amendement 41**

##### **Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*1 ter. Sans préjudice de l'application de l'article 14, du 1<sup>er</sup> janvier 2035 au 31 décembre 2049, 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 qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et dans lequel le trafic de passagers était supérieur à 50 000 passagers ou dans lequel le trafic de fret était supérieur à 10 000 tonnes au cours de la période de déclaration, contienne une part minimale de carburant durable d'aviation, y compris une part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation, conformément aux valeurs et aux dates d'application figurant à l'annexe I.*

#### **Amendement 42**

##### **Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 quater. Un aéroport situé sur le territoire de l'Union, ou un exploitant d'aéronef opérant à partir d'aéroports de l'Union, qui ne relève pas du champ d'application du paragraphe 1 ou 2 peut demander à la Commission d'être considéré comme un aéroport ou exploitant d'aéronef de l'Union, respectivement, en vertu du présent règlement. Ledit aéroport ou exploitant d'aéronef doit en informer l'Agence et les autorités compétentes.***

#### **Amendement 43**

##### **Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour permettre aux fournisseurs de carburant d'aviation d'avoir un accès continu et ininterrompu à l'infrastructure de carburant d'aviation civile afin de fournir à tous les aéroports de l'Union à la fois des carburants d'aviation conventionnels et des carburants d'aviation contenant des parts de carburants durables d'aviation conformément à l'annexe I.***

#### **Amendement 44**

##### **Proposition de règlement Article 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

##### ***Article 4 bis***

***Réduction des incidences non liées au CO<sub>2</sub> des carburants d'aviation***

*1. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, puis tous les trois ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport où elle évalue les moyens que peuvent mettre en œuvre les fournisseurs de carburants d'aviation pour réduire et, à terme, éliminer les aromatiques et le soufre dans les carburants conventionnels, et les progrès qu'ils ont accomplis dans ce sens.*

*2. Le cas échéant, la Commission assortit ses rapports visés au paragraphe 1 de propositions législatives visant à réduire et, à terme, à éliminer les aromatiques et le soufre que contiennent les carburants d'aviation. Ces rapports sont rendus publics.*

## **Amendement 45**

### **Proposition de règlement Article 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 5 bis*

##### *Transparence des vols court-courriers*

*1. Le 1<sup>er</sup> janvier 2023 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les éléments de comparaison entre les vols court-courriers, compte tenu des différentes parts de carburants durables d'aviation, et les modes de transport collectifs de remplacement. Ces éléments comprennent au moins l'empreinte environnementale et en particulier les émissions de gaz à effet de serre par passager par kilomètre parcouru, le bruit, les coûts, l'approche fondée sur le cycle de vie, le temps de trajet concurrentiel ainsi que la connectivité et la disponibilité.*

*2. Le rapport visé au paragraphe 1 comporte en particulier une liste de tous les vols court-courriers faisant l'objet*

*d'une solution de remplacement durable au départ de chaque aéroport de l'Union au cours de l'année précédente. La Commission fournit une estimation des émissions types de gaz à effet de serre pour chaque vol court-courrier faisant l'objet d'une solution de remplacement durable ainsi que pour chaque solution de remplacement durable, et la durée moyenne du trajet par chaque mode de transport. Cette liste tient compte de l'importance vitale des liaisons aériennes qui relient les aéroports insulaires aux aéroports continentaux pour la connectivité des insulaires et l'économie des îles.*

*3. La Commission veille à ce que le rapport visé au paragraphe 1 et la liste visée au paragraphe 2 soient publiés en ligne.*

*4. Les exploitants d'aéronefs mettent à la disposition de leurs clients, avant que ceux-ci ne réservent, des informations sur l'empreinte environnementale et les émissions de gaz à effet de serre par passager et par kilomètre parcouru du vol, en les comparant aux solutions de remplacement durables pour cette réservation, lorsque la Commission en présente en application des paragraphes 1 et 2 et conformément au règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil.*

#### **Amendement 46**

##### **Proposition de règlement Article 6 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Les aéroports de l'Union prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès

*Amendement*

Les aéroports de l'Union *et autres entités chargées d'assurer le bon fonctionnement*

des exploitants d'aéronefs à des carburants d'aviation contenant une part de carburant durable d'aviation conformément à l'annexe I et fournissent les infrastructures nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de ces carburants.

**des infrastructures** prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès des exploitants d'aéronefs à des carburants d'aviation contenant une part de carburant durable d'aviation conformément à l'annexe I et fournissent les infrastructures nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de ces carburants, **ainsi qu'à l'alimentation, à la recharge et au ravitaillement en hydrogène et en électricité des aéronefs, conformément à [l'article 13 du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs].**

#### Amendement 47

##### Proposition de règlement Article 6 – alinéa 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Les aéroports de l'Union et autres entités chargées d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures veillent à ce que tous les exploitants d'aéronefs relevant du présent règlement, y compris les petits exploitants d'aéronefs, puissent voir couverte leur demande de carburants durables d'aviation.**

#### Amendement 48

##### Proposition de règlement Article 6 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Lorsque des exploitants d'aéronefs signalent à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») des difficultés d'accès à des carburants d'aviation contenant du carburant durable d'aviation dans un aéroport donné de l'Union en raison du manque d'infrastructures aéroportuaires

Lorsque des exploitants d'aéronefs signalent à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») des difficultés d'accès à des carburants d'aviation contenant du carburant durable d'aviation dans un aéroport donné de l'Union en raison du manque d'infrastructures aéroportuaires

adéquates, l'Agence ***peut demander*** à cet aéroport de fournir les informations nécessaires pour prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été respectées. L'aéroport de l'Union concerné fournit les informations dans les meilleurs délais.

adéquates, l'Agence ***demande dans les meilleurs délais*** à cet aéroport de l'Union ***ou à toute autre entité chargée d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures*** de fournir les informations nécessaires pour prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été respectées. L'aéroport de l'Union ***ou l'entité*** concerné(e) fournit les informations dans les meilleurs délais.

## Amendement 49

### Proposition de règlement Article 6 – alinéa 3

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

L'Agence évalue les informations reçues et, si ***celles-ci*** permettent de conclure que ***l'entité chargée d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures*** ne remplit pas ses obligations, elle en informe la Commission. ***En cas de non-respect, l'autorité compétente de l'État membre inflige une amende à cette entité conformément à l'article 11.***

Les aéroports de l'Union ***visés à l'article 4, paragraphe 1***, prennent les mesures nécessaires pour recenser les infrastructures aéroportuaires adéquates qui font défaut et pour combler ce manque dans les ***deux ans*** suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. ***Les aéroports de l'Union visés à l'article 4, paragraphe 2, prennent les mesures nécessaires pour recenser les infrastructures aéroportuaires adéquates qui font défaut et pour combler ce manque avant le 1<sup>er</sup> janvier 2028. Les aéroports de l'Union visés à l'article 4, paragraphe 3, prennent les mesures nécessaires pour recenser les infrastructures aéroportuaires adéquates qui font défaut et pour combler ce***

*manque avant le 1<sup>er</sup> janvier 2033.*

## **Amendement 50**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 9 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) le pourcentage de chaque type de carburant durable d'aviation contenu dans chaque lot de carburant d'aviation conventionnel fourni à chaque aéroport de l'Union;***

## **Amendement 51**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 10 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(1) Les États membres désignent l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire respecter le présent règlement et d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union et aux **fournisseurs de carburants**. Les États membres en informent la Commission.

(1) Les États membres désignent l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire respecter le présent règlement et d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union, **aux fournisseurs de carburant et aux autres entités chargées d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures**. Les États membres en informent la Commission.

## **Amendement 52**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 11 – paragraphe 7**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) Les États membres se dotent du cadre juridique et administratif nécessaire au niveau national pour garantir le respect des obligations et la perception des amendes administratives. Les États

7. Les États membres se dotent du cadre juridique et administratif nécessaire au niveau national pour garantir le respect des obligations et la perception des amendes administratives. Les États

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

membres transfèrent le montant perçu au moyen de ces amendes à titre de contribution *au Fonds visé à l'article 11 bis.*

## **Amendement 53**

### **Proposition de règlement Article 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 11 bis.*

##### *Affectation des sanctions au soutien des carburants durables d'aviation*

- 1. Les recettes générées par les sanctions visées à l'article 11, paragraphe 1, sont affectées au soutien des projets visant au déploiement rapide des carburants durables d'aviation dans le secteur de l'aviation afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants dans ledit secteur de l'aviation.*
- 2. Les projets financés par les recettes générées par les sanctions visées au paragraphe 1 cadrent avec les objectifs du présent règlement et, en particulier, soutiennent le développement, l'expérimentation et le déploiement des technologies innovantes d'aéronefs susceptibles de permettre des réductions importantes des émissions, y compris les avions propulsés par de l'électricité ou de l'hydrogène, la mise en place des infrastructures de carburants durables d'aviation nécessaires dans les aéroports des îles et des régions ultrapériphériques ayant choisi d'être considérés comme des aéroports de l'Union en vertu du présent règlement et le redéploiement, la requalification et le perfectionnement des travailleurs, dans le cadre d'un dialogue social de qualité avec les partenaires*

*sociaux et en accordant une attention particulière aux femmes afin de favoriser leur intégration dans l'industrie aéronautique et les secteurs connexes.*

*3. Les recettes générées par les sanctions visées au paragraphe 1 sont affectées au Fonds pour l'innovation visé à l'article 10 bis, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE.*

*4. Toutes les informations relatives aux projets financés visés au paragraphe 2 et autres informations utiles concernant l'origine des sanctions sont mises à la disposition du public en temps opportun dans une section distincte du site internet du Fonds visé au paragraphe 3.*

#### **Amendement 54**

##### **Proposition de règlement Article 12 – alinéa 1 – point d**

*Texte proposé par la Commission*

d) le degré de conformité des aéroports en ce qui concerne les obligations énoncées à l'article 6;

*Amendement*

d) le degré de conformité des **parties prenantes intervenant dans la fourniture de carburant dans les aéroports de l'Union** en ce qui concerne les obligations énoncées à l'article 6;

#### **Amendement 55**

##### **Proposition de règlement Article 12 – alinéa 1 – point f**

*Texte proposé par la Commission*

f) l'origine et **les caractéristiques** de tous les carburants durables d'aviation achetés par des exploitants d'aéronefs et destinés à être utilisés pour des vols au départ d'aéroports de l'Union.

*Amendement*

f) l'origine, **les caractéristiques et la technologie de conversion** de tous les carburants durables d'aviation achetés par des exploitants d'aéronefs et destinés à être utilisés pour des vols au départ d'aéroports de l'Union.

## Amendement 56

### Proposition de règlement Article 13

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 13*

##### *Période transitoire*

*Par dérogation à l'article 4, du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2029, pour chaque période de déclaration, la part minimale de carburant durable d'aviation définie à l'annexe I fournie par un fournisseur de carburant d'aviation peut être une moyenne pondérée des quantités totales du carburant d'aviation qu'il a fournies dans les aéroports de l'Union pour cette période de déclaration.*

*supprimé*

## Amendement 57

### Proposition de règlement Article 14

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2028, et tous les cinq ans par la suite, les services de la Commission présentent au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évolution du marché des carburants d'aviation et son incidence sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union, y compris en ce qui concerne l'extension éventuelle du champ d'application du présent règlement à d'autres sources d'énergie et à d'autres types de carburants de synthèse définis dans la directive sur les énergies renouvelables, la révision éventuelle des parts minimales prévues à l'article 4 et à l'annexe I et le niveau des amendes administratives. Le rapport contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations sur l'élaboration d'un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables*

*1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2027, et tous les cinq ans par la suite, la Commission soumet un rapport sur l'évaluation du présent règlement au Parlement européen et au Conseil et, le cas échéant, présente des propositions législatives visant à modifier le présent règlement. La Commission assortit d'une analyse d'impact toute nouvelle proposition législative, où elle aborde notamment la compensation éventuelle des coûts que celle-ci entraîne. Le rapport est rendu public.*

*d'aviation au niveau de l'OACI. Le rapport fournit également des informations sur les progrès technologiques dans le domaine de la recherche et de l'innovation dans le secteur de l'aviation qui sont pertinents pour les carburants durables d'aviation, y compris en ce qui concerne la réduction des émissions autres que le CO<sub>2</sub>. Le rapport pourrait examiner s'il y a lieu de modifier le présent règlement et, le cas échéant, proposer des modifications, conformément à un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau de l'OACI.*

*2. Le rapport visé au paragraphe 1 porte sur:*

*a) l'évolution des technologies d'aviation et du marché des carburants, en particulier celle des carburants durables d'aviation, et son incidence sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union, en évaluant notamment les effets du présent règlement sur la compétitivité des transporteurs aériens et aéroports européens, la fuite potentielle de carbone et les liaisons aériennes reliant les îles au continent, les conséquences sociales ainsi que les besoins correspondants en matière d'emploi et de formation;*

*b) l'évolution des activités aériennes, y compris des carburants d'aviation, pour ce qui est de leur incidence à la fois sur les émissions de gaz à effet de serre et sur les émissions autres que de CO<sub>2</sub>, sur le changement climatique et sur la qualité de l'air autour des aéroports;*

*c) la révision éventuelle de la définition des carburants de synthèse pour l'aviation, en ce qui concerne les sources d'énergie employées pour produire de l'électricité, telle que visée à l'article 3, tiret huit;*

*d) la révision éventuelle de la taille des aéroports, des exemptions et des parts minimales visées à l'article 4, paragraphes 2 et 3, et à l'annexe I en*

*fonction de l'évolution du marché des carburants, du déploiement de carburants durables d'aviation viables et marchands, de la recherche et du développement technologique ainsi que de l'état du secteur de l'aviation dans le but de faciliter la transition écologique et d'atteindre les objectifs climatiques;*

*e) la révision éventuelle du montant des amendes visées à l'article 11.*

*3. Le rapport visé au paragraphe 1 contient également des informations sur:*

*a) l'élaboration d'un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau de l'OACI;*

*b) les progrès technologiques dans le domaine de la recherche et de l'innovation dans le secteur de l'aviation qui sont pertinents pour le présent règlement, y compris en ce qui concerne le développement d'aéronefs électriques ou à hydrogène ainsi que la réduction de l'incidence du secteur de l'aviation à la fois sur les émissions de CO<sub>2</sub> et sur les émissions autres que de CO<sub>2</sub>, et notamment les mesures relatives à l'efficacité en carburant et à la consommation totale de carburant, conformément à l'accord de Paris;*

*c) la mise au point d'un éventuel système d'étiquetage de l'Union relatif aux performances environnementales du secteur de l'aviation, y compris le transport aérien commercial;*

*d) l'utilisation faite par les États membres des recettes générées par les sanctions visées à l'article 11 et à l'article 11 bis.*

**Amendement 58**

**Proposition de règlement  
Annexe I – titre**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Annexe I (parts en volume)

Annexe I (parts en énergie)

## **Amendement 59**

### **Proposition de règlement Annexe I, point a**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, une part minimale en volume de 2 % de carburants durables *d'aviation*;

a) À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, une part minimale en volume de 2 % de carburants durables *d'aviation constituée*:

*i) d'une part minimale de 0,04 % de carburants de synthèse pour l'aviation,*

*ii) d'une part maximale de 0,6 Mtep de biocarburants avancés,*

*iii) d'une part maximale de 0,33 Mtep de biocarburants produits à partir de matières premières visées à l'annexe IX, partie B, de la directive sur les énergies renouvelables;*

## **Amendement 60**

### **Proposition de règlement Annexe I– point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, une part minimale en volume de 5 % de carburants durables *d'aviation, dont une part minimale de 0,7 % de carburants de synthèse pour l'aviation*;

b) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, une part minimale en volume de 8 % de carburants durables *d'aviation constituée*:

*i) d'une part minimale de 2 % de carburants de synthèse pour l'aviation,*

*ii) d'une part maximale de 2,5 Mtep de biocarburants avancés,*

*iii) d'une part maximale de 0,33 Mtep de biocarburants produits à partir de matières premières visées à l'annexe IX,*

*partie B, de la directive sur les énergies renouvelables;*

## Amendement 61

### Proposition de règlement Annexe I, point c

*Texte proposé par la Commission*

c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2035, une part minimale en volume de **20** % de carburants durables *d'aviation, dont une part minimale de 5 % de carburants de synthèse pour l'aviation;*

*Amendement*

c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2035, une part minimale en volume de **27** % de carburants durables *d'aviation constituée:*

*i) d'une part minimale de 16 % de carburants de synthèse pour l'aviation,*

*ii) d'une part maximale de 4,9 Mtep de biocarburants avancés,*

*iii) d'une part maximale de 0,33 Mtep de biocarburants produits à partir de matières premières visées à l'annexe IX, partie B, de la directive sur les énergies renouvelables;*

## Amendement 62

### Proposition de règlement Annexe I – point d

*Texte proposé par la Commission*

d) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2040, une part minimale en volume de **32** % de carburants durables d'aviation, *dont une part minimale de 8 % de carburants de synthèse pour l'aviation;*

*Amendement*

d) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2040, une part minimale en volume de **51** % de carburants durables d'aviation *constituée:*

*i) d'une part minimale de carburants de synthèse pour l'aviation,*

*ii) d'une part maximale de 5,7 Mtep de biocarburants avancés,*

*iii) d'une part maximale de 0,33 Mtep de biocarburants produits à partir de matières premières visées à l'annexe IX,*

*partie B, de la directive sur les énergies renouvelables;*

## Amendement 63

### Proposition de règlement Annexe I, point e

*Texte proposé par la Commission*

e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2045, une part minimale en volume de **38** % de carburants durables d'aviation, ***dont une part minimale de 11 % de carburants de synthèse pour l'aviation;***

*Amendement*

e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2045, une part minimale en volume de **63** % de carburants durables d'aviation ***constituée:***

***i) d'une part minimale de carburants de synthèse pour l'aviation,***

***ii) d'une part maximale de 5,8 Mtep de biocarburants avancés,***

***iii) d'une part maximale de 0,33 Mtep de biocarburants produits à partir de matières premières visées à l'annexe IX, partie B, de la directive sur les énergies renouvelables;***

## Amendement 64

### Proposition de règlement Annexe I, point f

*Texte proposé par la Commission*

f) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2050, ***une part minimale en volume de 63 % de carburants durables d'aviation, dont une part minimale de 28 % de carburants de synthèse pour l'aviation.***

*Amendement*

f) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2050, ***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 visé à l'article 4, paragraphe 3, ne soit composé que de carburant durable d'aviation.***

## Amendement 65

### Proposition de règlement Annexe I – point f bis (nouveau)

***f bis) la quantité disponible globale de ce carburant durable d'aviation est constituée de carburants de synthèse pour l'aviation et d'un maximum de 5,8 Mtep de biocarburants avancés, ainsi que d'un maximum de 0,33 Mtep de biocarburants produits à partir de matières premières visées à l'annexe IX, partie B, de la directive sur les énergies renouvelables.***

## **ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION À LA RAPPORTEURE**

La liste suivante est établie sur une base purement volontaire, sous la responsabilité exclusive de la rapporteure. La rapporteure a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration du rapport, jusqu'à son adoption en commission:

<b>Entités classées par ordre alphabétique</b>
ClonBio
easyjet
e-Pure
Ewaba
Safran
Shell
Transport & Environment

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Garantir des conditions de concurrence équitables pour des transports aériens durables
<b>Références</b>	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 13.9.2021
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 13.9.2021
<b>Commissions associées - date de l'annonce en séance</b>	11.11.2021
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Jutta Paulus 30.9.2021
<b>Rapporteur(e) pour avis remplacé</b>	François Alfonsi
<b>Examen en commission</b>	2.2.2022
<b>Date de l'adoption</b>	20.4.2022
<b>Résultat du vote final</b>	+: 42 -: 6 0: 28
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyra, Jessica Stegud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

42	+
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Cristian-Silviu Buşoi
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picerno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

6	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross

28	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Thierry Mariani, Joëlle Mélin, Isabella Tovaglieri
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention