

Jeudi 7 juillet 2022

P9\_TA(2022)0297

**Carburants durables pour l'aviation (Initiative «ReFuel EU Aviation») \*\*\*I****Amendements du Parlement européen, adoptés le 7 juillet 2022, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (COM(2021)0561 — C9-0332/2021 — 2021/0205(COD))<sup>(1)</sup>****(Procédure législative ordinaire: première lecture)**

(2023/C 47/34)

**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 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.

*Amendement*

- (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, **mais aussi l'un des principaux liens entre les régions ultrapériphériques et le continent**, en particulier au sein du marché intérieur de l'aviation de l'Union. La croissance des services de transport aérien a contribué de manière significative à améliorer la connectivité, **à favoriser la cohésion et à réduire les disparités régionales** au sein de l'Union, **tout particulièrement pour les régions périphériques, ultrapériphériques, peu peuplées et insulaires, ainsi que pour** les pays tiers et a été un important moteur de l'économie de l'Union dans son ensemble.

<sup>(1)</sup> La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0199/2022).

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 2**  
**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 climat, avec des niveaux élevés de connectivité, de sûreté et de sécurité.

---

*Amendement*

---

- (2) **L'Union a établi des obligations juridiques au titre du règlement (UE) 2021/1119 afin de parvenir à la neutralité climatique au plus tard en 2050 et à une réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 1990. Pour y parvenir, tous les secteurs économiques, y compris le secteur des transports, doivent rapidement prendre des mesures de décarbonation. Pour le secteur de l'aviation, cela nécessite une importante intensification de la production, de la fourniture et de l'utilisation de carburants durables d'aviation.** Depuis 2020, le transport aérien est l'un des secteurs les plus durement touchés par la crise de la COVID-19. On s'attend à ce que le trafic aérien reprenne progressivement dans les années à venir et retrouve ses niveaux d'avant la crise. **Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale, la croissance annuelle en Europe pourrait s'élever à 3 % par an jusqu'en 2050 pour le trafic de passagers, et à 2,4 % pour le trafic de fret.** Parallèlement, les émissions du secteur sont en augmentation depuis 1990 et cette tendance pourrait **rapidement** revenir une fois la pandémie surmontée. Il est donc **impératif** de préparer l'avenir et de procéder aux ajustements qui s'imposent pour garantir le bon fonctionnement d'un **secteur** du transport aérien contribuant **pleinement** à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat, avec des niveaux élevés de connectivité, **d'accessibilité financière**, de sûreté et de sécurité.

**Amendement 3**  
**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 **de l'Union** 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), **et dans** des accords multilatéraux ou bilatéraux globaux conclus entre l'Union ou ses États membres et des pays tiers. **Il importe donc que l'Union poursuive les efforts réalisés à l'échelle internationale, multilatérale et bilatérale en vue de promouvoir un haut niveau d'ambition ainsi qu'une convergence dans l'utilisation des carburants durables d'aviation, tout en assurant l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 4**  
**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 peuvent opérer sur la base d'une égalité **des règles et** des chances, **ce qui permet de dynamiser le secteur et de créer des emplois. Dans une large mesure, les vols au sein de l'Union font partie d'itinéraires internationaux établis dans le cadre d'un marché mondial. Il en va de même pour les itinéraires au départ et à destination de pays tiers et transitant par des aéroports européens.** Lorsque des distorsions du marché se produisent, **les exploitants d'aéronefs ou les aéroports** risquent de **se voir désavantagés** par rapport à leurs concurrents internes ou externes. Cela peut entraîner une perte de compétitivité de l'industrie du transport aérien, **mettant en danger les entreprises et les emplois du secteur, ainsi qu'une** perte de connectivité aérienne **et de choix de transports** pour les citoyens et les entreprises.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 5**  
**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 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*

- (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, **réduire l'attractivité du secteur de l'aviation et donc la mobilité, les prix élevés du carburant se traduisant directement par des prix élevés pour le consommateur final**. 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 **pour des raisons économiques**, 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, **entraînant des distorsions du marché**, 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. **Néanmoins, le présent règlement devrait également tenir compte du fait que du carburant supplémentaire est parfois embarqué afin de se conformer aux règles de sécurité en matière de carburant et que, dans ces cas, le suremport est justifié par des raisons de sécurité. En outre, l'emport de carburant supplémentaire peut être la conséquence de difficultés opérationnelles spécifiques rencontrées par certains exploitants d'aéronefs dans certains aéroports, notamment un allongement disproportionné du temps d'escale des aéronefs ou une réduction des capacités aéroportuaires aux heures de pointe. La Commission devrait donc suivre de près, évaluer et analyser les cas de suremport et leurs raisons sous-jacentes et, le cas échéant, présenter des propositions législatives visant à modifier le présent règlement.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 6**  
**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 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.

---

*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, **le respect des règles du travail et de la réglementation sociale**, et la protection de l'environnement. Le développement durable du transport aérien passe par l'instauration de mesures, **y compris des instruments économiques**, visant à réduire les émissions de carbone des aéronefs volant au départ des aéroports de l'Union **et à créer un marché pour la production et la fourniture des carburants durables d'aviation**. Ces mesures devraient contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat à l'horizon 2030 et 2050.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 7**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

- (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 Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, COM(2020)0789, du 9.12.2020.

*Amendement*

- (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 **et l'engagement clair de l'industrie**, 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, **notamment la mise au point d'aéronefs à moteur électrique ou à hydrogène à émissions nulles**, devraient contribuer à réduire la dépendance de l'aviation de type court-courrier à l'égard des énergies fossiles au cours des prochaines décennies **et peuvent prendre une place importante dans l'aviation commerciale à moyen et long terme**, le carburant durable d'aviation est **une** solution **prometteuse** pour une décarbonation significative de toutes les distances de vol, **tant à court terme qu'à moyen et long terme**. Cependant, ce potentiel est actuellement largement inexploité **et requiert un soutien à long terme pour la poursuite du développement et du déploiement de carburants durables d'aviation et pour la recherche de nouveaux moteurs d'aéronef et de nouvelles technologies**.

<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)0789, du 9.12.2020.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 8**

**Proposition de règlement**

**Considérant 7 bis (nouveau)**

---

Texte proposé par la Commission

---

Amendement

*(7 bis) Le principe fondamental de primauté de l'efficacité énergétique doit être appliqué à tous les secteurs, au-delà du système énergétique, pour inclure le secteur des transports, aviation comprise. Plus particulièrement, il devrait être intégré aux décisions en matière de stratégie, de planification et d'investissement liées au déploiement de moteurs plus performants sur le plan énergétique et de technologies et carburants de substitution durables, y compris en ce qui concerne la mise au point rapide d'aéronefs propulsés par de l'électricité produite à partir de sources renouvelables ou d'hydrogène propre.*

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 9**  
**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 d'aviation qui comprennent** des carburants liquides d'appoint entièrement fongibles avec le carburant d'aviation conventionnel et compatibles avec les moteurs d'aéronefs existants, **ainsi que l'hydrogène et l'électricité**. 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 **conçues avec l'aide de l'AESA en ce qui concerne la conception de ces normes**, 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 **carburants durables d'aviation**, comme l'utilisation de l'électricité ou d'hydrogène, **qui sont des technologies très prometteuses**, devraient contribuer progressivement à la décarbonation du transport aérien, en commençant par les vols court-courriers. **Le présent règlement accélérera encore le développement scientifique et le déploiement de ces technologies, ainsi que les innovations commerciales les concernant, en permettant aux opérateurs économiques d'envisager de recourir auxdites technologies dans le cadre de l'obligation relative aux carburants durables d'aviation énoncée dans le présent règlement, lorsque celles-ci auront atteint leur maturité et seront disponibles sur le marché. Il permettra également de renforcer la sécurité du marché et sa prévisibilité et servira à stimuler les investissements qui sont nécessaires dans ces nouvelles technologies.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 10**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 9**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

(9) L'introduction progressive de carburants durables d'aviation sur le marché du transport aérien représentera un coût supplémentaire pour les compagnies aériennes, car ces technologies sont actuellement plus coûteuses à produire que le carburant d'aviation conventionnel. Il est prévisible que cela exacerbera les problèmes existants d'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien en ce qui concerne le carburant d'aviation et provoquera de nouvelles distorsions parmi les exploitants d'aéronefs et les aéroports. Le présent règlement devrait prendre des mesures pour éviter tout effet négatif de l'introduction de carburants durables d'aviation sur la compétitivité du secteur de l'aviation en définissant des exigences harmonisées dans toute l'Union.

---

*Amendement*

---

(9) L'introduction progressive de carburants durables d'aviation sur le marché du transport aérien représentera un coût supplémentaire pour les compagnies aériennes, car ces technologies sont actuellement plus coûteuses à produire que le carburant d'aviation conventionnel. Il est prévisible que cela exacerbera les problèmes existants d'égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport aérien en ce qui concerne le carburant d'aviation et provoquera de nouvelles distorsions parmi les exploitants d'aéronefs et les aéroports, **notamment dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes relatifs aux émissions CORSIA et SEQE**. Le présent règlement devrait prendre des mesures pour éviter tout effet négatif de l'introduction de carburants durables d'aviation sur la compétitivité du secteur de l'aviation en définissant des exigences harmonisées dans toute l'Union, **comprenant des définitions communes et l'établissement d'objectifs communs à l'échelle de l'Union**.

**Amendement 11**  
**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 carburants durables d'aviation sont réglementés **et définis** par l'OACI, **dans l'enceinte de laquelle les pays s'accordent sur** des exigences détaillées sur la durabilité, la traçabilité et la comptabilisation des **filières certifiées de** 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. **Actuellement**, ces dispositions n'imposent aux parties contractantes aucune exigence contraignante concernant l'utilisation de carburants durables d'aviation.

Jeudi 7 juillet 2022

## Amendement 12

## Proposition de règlement

## Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Pour éviter les distorsions de concurrence sur le marché international de l'aviation, qui pourraient entraîner une perte au niveau des flux de circulation transitant par les aéroports de l'Union et des fuites de carbone, et de créer un marché mondial des carburants durables d'aviation, la politique extérieure de l'Union en matière d'aviation devrait jouer un rôle de premier plan, à l'échelle mondiale, dans la transition vers l'utilisation de carburants durables, mettre en place des négociations internationales en vue d'harmoniser les définitions et les normes relatives aux carburants durables d'aviation, et promouvoir une convergence internationale en ce qui concerne les règles en matière de production, d'utilisation et d'embarquement de ces carburants. Il importe donc que l'Union poursuive ses efforts au niveau de l'OACI et œuvre au développement d'un système mondial ambitieux qui encourage la mise en place d'un marché mondial pour les carburants durables d'aviation et assure l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international. La Commission et les États membres devraient donc intervenir auprès de l'assemblée générale de l'OACI pour que des négociations soient immédiatement engagées en vue d'élaborer un cadre d'action mondial ambitieux au niveau de l'OACI pour l'utilisation de carburants durables d'aviation. Une fois ce cadre d'action mondial adopté, la Commission devrait veiller à ce que les dispositions du présent règlement soient compatibles, cohérentes et complémentaires avec le cadre mondial et les normes internationales, garantissant ainsi une mise en œuvre cohérente et des conditions de concurrence égales sur le plan international. En outre, la Commission et les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que les accords multilatéraux et bilatéraux globaux en matière de transports et de services aériens comprennent des dispositions équivalentes et contraignantes concernant l'obligation de mélange pour l'utilisation de carburants durables d'aviation. En outre, la Commission devrait régulièrement déterminer si les dispositions du présent règlement ont des effets négatifs sur le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation, la compétitivité du secteur, l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international en ce qui concerne les transporteurs aériens et les plateformes aéroportuaires et les éventuels réacheminements entraînant des fuites de carbone et, le cas échéant, présenter des solutions pour y remédier.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 13**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 12**

---

*Texte proposé par la Commission*

- (12) Il convient donc d'établir des règles uniformes pour le marché intérieur de l'aviation afin de compléter la directive (UE) 2018/2001 et d'atteindre ses objectifs généraux en répondant aux besoins et aux exigences spécifiques du marché intérieur de l'aviation de l'UE. Le présent règlement vise notamment à éviter toute fragmentation du marché de l'aviation, à prévenir les éventuelles distorsions de concurrence entre les acteurs économiques ou les pratiques déloyales d'évitement des coûts en ce qui concerne le ravitaillement des exploitants d'aéronefs.

---

*Amendement*

- (12) Il convient donc d'établir des règles uniformes pour le marché intérieur de l'aviation afin de compléter la directive (UE) 2018/2001 et d'atteindre ses objectifs généraux en répondant aux besoins et aux exigences spécifiques du marché intérieur de l'aviation de l'UE **et en encourageant l'utilisation de carburants durables dans l'aviation**. Le présent règlement vise notamment à éviter toute fragmentation du marché de l'aviation **de l'Union**, à prévenir les éventuelles distorsions de concurrence entre les acteurs économiques ou les pratiques déloyales d'évitement des coûts en ce qui concerne le ravitaillement des exploitants d'aéronefs, **et à encourager l'innovation et la production dans l'Union. Un appui et un financement ciblés sont nécessaires tant à l'échelle de l'Union que des États membres, de même que des incitations aux partenariats publics et privés visant à accélérer l'adoption de carburants durables d'aviation.**

**Amendement 14**  
**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

---

*Amendement*

- (15) Le présent règlement **ne devrait pas s'appliquer aux aéronefs engagés dans des opérations humanitaires, de recherche, de sauvetage, de secours en cas de catastrophe ou à des fins médicales, étant donné que 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. 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 militaires et **aux aéronefs engagés dans des opérations de douane, de police et de lutte contre l'incendie. Afin de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché unique de l'aviation de l'UE et de favoriser le développement du marché des carburants durables d'aviation et des**

Jeudi 7 juillet 2022

Texte proposé par la Commission

sur le territoire de l'UE. Néanmoins, afin de préserver la connectivité aérienne au profit des citoyens, des entreprises et des régions de l'UE, **il est important** d'éviter d'imposer une charge excessive aux opérations de transport aérien dans les petits aéroports. **Il convient de définir un seuil de trafic aérien annuel de passagers et de fret en dessous duquel les aéroports ne seraient pas concernés par le présent règlement; toutefois, le champ d'application du règlement devrait couvrir au moins 95 % du trafic total au départ des aéroports de l'Union. Pour les mêmes raisons, un seuil devrait être défini pour exempter les exploitants d'aéronefs assurant un nombre très réduit de vols au départ d'aéroports situés sur le territoire de l'UE.**

Amendement

**infrastructures nécessaires auxdits carburants dans l'ensemble de l'Union, il devrait couvrir l'ensemble** 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, **de ménager la souplesse nécessaire pour permettre respectivement aux fournisseurs de carburants et aux compagnies aériennes de proposer des carburants durables d'aviation et d'en embarquer selon le meilleur rapport coût-efficacité, et d'éviter d'imposer une charge excessive aux opérations de transport aérien dans les petits aéroports, il convient de mettre en place un mécanisme de flexibilité pendant une période transitoire. Pour préserver le marché intérieur des distorsions de concurrence indues, il convient qu'après ladite période transitoire, les exigences établies par le présent règlement s'appliquent de la même manière à long terme à tous les aéroports de l'Union et les exploitants d'aéronefs commerciaux décollant d'un aéroport de l'Union ou y atterrissant.**

## Amendement 15

## Proposition de règlement

## Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) **Il est essentiel que les régions européennes moins connectées, telles que les régions insulaires et ultrapériphériques, qui dépendent souvent du transport aérien comme unique moyen de connexion, ne soient pas lésées de façon disproportionnée par les obligations résultant du présent règlement et que l'accès de ces régions aux biens et services essentiels soit garanti. Afin de contribuer à préserver la connectivité aérienne des régions disposant de moins d'options de transports de substitution, il convient de prêter attention aux effets possibles des dispositions du présent règlement en ce qui concerne le caractère abordable, la compétitivité et les augmentations potentielles des prix des routes aériennes reliant les régions éloignées et les autres régions de l'Union.**

Jeudi 7 juillet 2022

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(16 bis) Il est essentiel que l'éventail des matières premières admissibles soit aussi ouvert que possible afin de porter à leur maximum les possibilités d'augmentation de la production de carburants durables d'aviation à des coûts raisonnables. La liste des matières premières admissibles au titre du présent règlement ne doit pas être statique, mais devrait évoluer au fil du temps pour s'élargir à de nouvelles matières premières durables. À cet effet, conformément à l'article 28, paragraphe 6, de la directive (UE) 2018/2001, la Commission devrait réexaminer au moins tous les deux ans la liste des matières premières figurant à l'annexe IX, parties A et B, afin d'y ajouter de nouvelles matières premières. Les nouvelles matières premières ajoutées à l'annexe IX devraient pouvoir être immédiatement employées dans la production de carburants durables d'aviation au titre du présent règlement.*

**Amendement 17**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 17**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17) Pour des raisons de durabilité, les carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale ne devraient pas être éligibles. Il se produit notamment un changement indirect dans l'affectation des sols lorsque des cultures aux fins de la production de biocarburants entraînent le déplacement de cultures traditionnelles destinées à l'alimentation humaine ou animale. Cette demande supplémentaire intensifie la pression qui s'exerce sur les terres et peut se traduire par une extension des terres agricoles vers des zones présentant un important stock de carbone, telles que les forêts, les zones humides et les tourbières, provoquant un surcroît d'émissions de gaz à effet de serre et des préoccupations relatives à la perte de biodiversité. La recherche a montré que l'ampleur des effets dépend de divers facteurs, notamment du type de matières premières utilisées pour la production de carburant, de l'importance de la demande supplémentaire de matières premières résultant de l'utilisation de biocarburants, et de la mesure dans laquelle les terres présentant un important stock de carbone sont protégées dans le monde. Les principaux risques posés par les changements indirects dans l'affectation des sols résultent des biocarburants produits à partir de matières premières dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone. Par conséquent, il convient de ne pas promouvoir l'utilisation de carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale.

(17) Pour des raisons de durabilité, les carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, **y compris les biocarburants risquant fortement d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, tels que ceux qui sont dérivés de l'huile de palme**, ne devraient pas être éligibles. Il se produit notamment un changement indirect dans l'affectation des sols lorsque des cultures aux fins de la production de biocarburants entraînent le déplacement de cultures traditionnelles destinées à l'alimentation humaine ou animale. Cette demande supplémentaire intensifie la pression qui s'exerce sur les terres et peut se traduire par une extension des terres agricoles vers des zones présentant un important stock de carbone, telles que les forêts, les zones humides et les tourbières, provoquant un surcroît d'émissions de gaz à effet de serre et des préoccupations relatives à la perte de biodiversité. La recherche a montré que l'ampleur des effets dépend de divers facteurs, notamment du type de matières premières utilisées pour la production de carburant, de l'importance de la demande supplémentaire de matières premières résultant de l'utilisation de biocarburants, et de la mesure dans laquelle les terres présentant un important stock de carbone sont protégées dans le monde. Les principaux risques posés par les changements indirects dans l'affectation des sols résultent des biocarburants produits à partir de matières premières dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important

Jeudi 7 juillet 2022

*Texte proposé par la Commission*

Cette approche s'aligne sur la politique de l'Union et, en particulier, la directive (UE) 2018/2001 qui limite et plafonne l'utilisation de ces biocarburants dans le transport routier et ferroviaire, compte tenu des avantages environnementaux limités qu'ils représentent, de leur potentiel moindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préoccupations plus générales liées à la durabilité. Outre les émissions de gaz à effet de serre associées aux changements indirects dans l'affectation des sols, qui est susceptible d'annuler, en partie ou en totalité, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre liées aux différents biocarburants, ces changements s'accompagnent également de risques pour la biodiversité. Ces risques sont particulièrement graves en ce qui concerne l'expansion potentiellement importante de la production déterminée par une hausse significative de la demande. Le secteur de l'aviation enregistre actuellement des niveaux insignifiants de demande de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, puisque plus de 99 % des carburants d'aviation actuellement utilisés sont d'origine fossile. Il convient donc d'éviter la création d'une demande potentiellement importante de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale en encourageant leur utilisation en vertu du présent règlement. La non-éligibilité de ce type de biocarburants au titre du présent règlement minimise également tout risque de ralentissement de la décarbonation du transport routier, qui pourrait autrement se produire en raison d'un déplacement de ces biocarburants du secteur routier au secteur de l'aviation. Il est essentiel de minimiser un tel déplacement, car le transport routier reste de loin le secteur de transport le plus polluant actuellement.

*Amendement*

stock de carbone. Par conséquent, il convient de ne pas promouvoir l'utilisation de carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale. Cette approche s'aligne sur la politique de l'Union et, en particulier, la directive (UE) 2018/2001 qui limite et plafonne l'utilisation de ces biocarburants dans le transport routier et ferroviaire, compte tenu des avantages environnementaux limités qu'ils représentent, de leur potentiel moindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préoccupations plus générales liées à la durabilité. Outre les émissions de gaz à effet de serre associées aux changements indirects dans l'affectation des sols, qui est susceptible d'annuler, en partie ou en totalité, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre liées aux différents biocarburants, ces changements s'accompagnent également de risques pour la biodiversité. Ces risques sont particulièrement graves en ce qui concerne l'expansion potentiellement importante de la production déterminée par une hausse significative de la demande. Le secteur de l'aviation enregistre actuellement des niveaux insignifiants de demande de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, puisque plus de 99 % des carburants d'aviation actuellement utilisés sont d'origine fossile. Il convient donc d'éviter la création d'une demande potentiellement importante de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale en encourageant leur utilisation en vertu du présent règlement. La non-éligibilité de ce type de biocarburants au titre du présent règlement minimise également tout risque de ralentissement de la décarbonation du transport routier, qui pourrait autrement se produire en raison d'un déplacement de ces biocarburants du secteur routier au secteur de l'aviation. Il est essentiel de minimiser un tel déplacement, car le transport routier reste de loin le secteur de transport le plus polluant actuellement.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 18**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 17 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) *La fourniture d'informations exactes et correctes sur les caractéristiques des carburants durables d'aviation revêt une importance majeure pour garantir le bon fonctionnement du présent règlement. Pour favoriser la confiance des consommateurs et assurer la transparence et la traçabilité, les fournisseurs de carburants sont tenus de transmettre des informations correctes concernant les caractéristiques du carburant fourni, notamment en matière de durabilité, et l'origine des matières premières utilisées pour sa production. Ces informations sont consignées dans la base de données de l'Union, établie en vertu de l'article 28 de la directive (UE) 2018/2001. Les fournisseurs de carburants dont il a été prouvé qu'ils ont fourni des informations trompeuses ou inexactes sur les caractéristiques ou l'origine de leurs carburants devraient être sanctionnés. Les États membres doivent veiller à ce que les fournisseurs de carburants saisissent en temps utile des informations exactes dans la base de données de l'Union et à ce que ces informations soient vérifiées et contrôlées. Afin de lutter contre d'éventuelles fraudes et étant donné qu'une partie importante des matières premières nécessaires à la production de carburants durables d'aviation provient de l'extérieur de l'Union, il est nécessaire que les États membres, en coopération avec les organismes européens compétents, renforcent le mécanisme de contrôle des expéditions, notamment en effectuant des inspections sur site. À cet égard, la Commission publiera un règlement d'exécution relatif à la certification de la durabilité, conformément à l'article 30, paragraphe 8, de la directive (UE) 2018/2001, afin d'harmoniser et de renforcer davantage les règles relatives à la fiabilité, à la transparence et au contrôle indépendant, ainsi qu'à la coopération des autorités compétentes des États membres en matière de supervision des contrôles.*

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 19**  
**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 et solide en faveur de la durabilité est nécessaire pour apporter aux acteurs des secteurs de l'aviation et des carburants une sécurité **et une continuité juridiques** 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 20**  
**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 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

*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. **La disponibilité des matières premières et la capacité de production de carburants durables d'aviation ne sont pas illimitées. Si certains États membres adoptent des obligations générales plus strictes de fourniture de carburants durables d'aviation à l'échelle nationale, la concurrence avec les autres secteurs des transports et de l'énergie sur les matières premières ne manquera pas de s'intensifier et des pénuries d'approvisionnement pourraient apparaître dans d'autres régions. La capacité des exploitants d'aéronefs de ces régions à se décarboner en serait amoindrie et les coûts supportés par lesdits exploitants d'aéronefs pour leur mise en conformité, notamment avec le SEQE de l'UE, augmenteraient injustement, avec à la clé des distorsions de marché et un désavantage concurrentiel global. Aussi convient-il de fixer à l'échelle de l'Union des objectifs communs de production globale et d'utilisation des carburants durables d'aviation. Le présent règlement** se substitue à toutes les exigences

Jeudi 7 juillet 2022

Texte proposé par la Commission

production. Lorsqu'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capté directement dans l'air, les carburants de synthèse pour l'aviation peuvent permettre de réaliser des économies d'émissions allant jusqu'à 100 % par rapport à un carburant d'aviation conventionnel. Ils présentent également des avantages notables par rapport à d'autres types de carburants durables d'aviation en ce qui concerne l'utilisation efficace des ressources (en particulier pour les besoins en eau) dans le processus de production. Cependant, les coûts de production des carburants de synthèse pour l'aviation sont actuellement, selon les estimations, 3 à 6 fois plus élevés que le prix du marché d'un carburant d'aviation conventionnel. Par conséquent, le présent règlement devrait établir une obligation secondaire spécifique pour cette technologie. D'autres types de carburants de synthèse, tels que les carburants de synthèse bas carbone permettant de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, pourraient être inclus dans le champ d'application du présent règlement lors de révisions futures, une fois que ces carburants seront définis dans le cadre de la directive sur les énergies renouvelables.

Amendement

établies directement ou indirectement au niveau national ou régional qui obligent les exploitants d'aéronefs ou les fournisseurs de carburant d'aviation à utiliser ou à fournir des carburants durables d'aviation en fixant des objectifs chiffrés différents de ceux prescrits par le présent règlement. Afin de créer un cadre juridique clair et prévisible et, ce faisant, d'encourager le développement et le déploiement sur le marché des technologies dans le domaine des carburants les plus durables et les plus innovantes possible, avec le potentiel de croissance nécessaire pour répondre aux besoins futurs, le présent règlement devrait fixer des parts minimales de carburant de synthèse pour l'aviation augmentant progressivement au fil du temps. La définition d'une obligation secondaire spécifique concernant les carburants de synthèse pour l'aviation est nécessaire compte tenu du potentiel de décarbonation important de ces carburants et de l'estimation actuelle de leurs coûts de production. Lorsqu'ils sont produits à partir d'électricité renouvelable et de carbone capté directement dans l'air, les carburants de synthèse pour l'aviation peuvent permettre de réaliser des économies d'émissions allant jusqu'à 100 % par rapport à un carburant d'aviation conventionnel. Ils présentent également des avantages notables par rapport à d'autres types de carburants durables d'aviation en ce qui concerne l'utilisation efficace des ressources (en particulier pour les besoins en eau) dans le processus de production. Cependant, les coûts de production des carburants de synthèse pour l'aviation sont actuellement, selon les estimations, 3 à 6 fois plus élevés que le prix du marché d'un carburant d'aviation conventionnel. Par conséquent, le présent règlement devrait établir une obligation secondaire spécifique pour cette technologie. D'autres types de carburants de synthèse, tels que les carburants de synthèse bas carbone permettant de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, pourraient être inclus dans le champ d'application du présent règlement lors de révisions futures, une fois que ces carburants seront définis dans le cadre de la directive sur les énergies renouvelables. **En outre, les carburants de synthèse pour l'aviation contenant du CO<sub>2</sub> capté directement dans l'air peuvent jouer un rôle important en raison de leur capacité à fournir du carbone de manière durable et devraient être davantage promus.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 21**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 19 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) *La disponibilité des matières premières et la capacité de production de carburants durables d'aviation ne sont pas illimitées. Une intensification de la concurrence sur des matières premières limitées pourrait entraîner des pénuries d'approvisionnement et des distorsions du marché et, partant, nuire à la compétitivité du secteur de l'aviation dans son ensemble. Afin de garantir des conditions de concurrence égales et d'éviter une fragmentation du marché intérieur, des exigences harmonisées concernant les parts minimales de carburants durables d'aviation devraient s'appliquer dans toute l'Union. Toutefois, tout en assurant l'exécution de ces parts en volume harmonisées à l'échelle de l'Union conformément à l'annexe I, les États membres peuvent mettre en œuvre des mesures nationales, des politiques de soutien et des initiatives visant à accroître les niveaux de production et d'utilisation de carburants durables d'aviation, y compris des carburants de synthèse pour l'aviation, sur leur territoire, par exemple en proposant un soutien financier. Ces mesures nationales devraient être transparentes, non discriminatoires, proportionnées et à caractère général, et accessibles à toutes les entreprises. En outre, sachant que le présent règlement ne définit pas de part maximale de carburants durables d'aviation, les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburants peuvent mener des politiques environnementales plus ambitieuses en utilisant et en fournissant davantage de carburants durables d'aviation dans l'ensemble de leur réseau d'exploitation, tout en évitant le suremport. À cette fin, les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburants pourraient, au moyen d'accords contractuels, se mettre d'accord sur des engagements mutuels liés à la production, à la fourniture et à l'achat de quantités prédéterminées de carburants durables d'aviation, y compris ceux qui dépassent les parts minimales en volume fixées à l'annexe I. Ces accords contractuels peuvent également couvrir les questions de responsabilité et établir les conditions d'octroi d'une compensation financière en cas d'absence de livraison.*

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 22**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 19 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) *La demande des consommateurs peut jouer un rôle important pour le passage de l'aviation à un modèle plus durable. Toutefois, pour que les consommateurs puissent choisir en connaissance de cause, il faut leur apporter des informations plus sérieuses, fiables, indépendantes et harmonisées sur l'incidence des vols sur l'environnement, conformément au plan d'action de la stratégie de mobilité durable et intelligente. À cette fin, il convient d'établir un système complet d'étiquetage au sein de l'Union pour les performances environnementales de l'aviation, afin de fournir aux usagers des services aériens des informations claires, transparentes, complètes, faciles à exploiter et facilement compréhensibles sur les performances environnementales de l'aviation. Cela orientera les choix des consommateurs et favorisera davantage l'utilisation de carburants durables d'aviation et d'autres mesures de durabilité par les exploitants d'aéronefs. L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), déjà chargée de la certification environnementale des aéronefs, travaille avec les parties prenantes à l'élaboration d'un système d'étiquetage environnemental pour l'aviation englobant les aéronefs, les exploitants d'aéronefs et les vols commerciaux. Il convient de confier à l'AESA le développement, la mise en œuvre et le fonctionnement de ce système pour en garantir l'indépendance et la solidité technique et dégager des synergies avec d'autres dispositifs de l'Union.*

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 23**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 20**

---

*Texte proposé par la Commission*

- (20) Il est essentiel de veiller à ce que les parts minimales de carburant durable d'aviation puissent être fournies avec succès au marché de l'aviation sans pénurie d'approvisionnement. À cette fin, il convient de prévoir un délai d'exécution suffisant pour permettre à l'industrie des carburants renouvelables de renforcer ses capacités de production en conséquence. La fourniture de carburants durables d'aviation devrait **devenir obligatoire à partir de 2025**. De même, afin d'assurer la sécurité juridique et la prévisibilité du marché et de stimuler durablement les investissements dans les capacités de production de carburants durables d'aviation, les dispositions du présent règlement devraient être stables pendant une longue période.

---

*Amendement*

- (20) Il est essentiel de veiller à ce que les parts minimales de carburant durable d'aviation puissent être fournies avec succès au marché de l'aviation sans pénurie d'approvisionnement. À cette fin, il convient de prévoir un délai d'exécution suffisant **et de mettre en place un mécanisme de flexibilité** pour permettre à l'industrie des carburants renouvelables de renforcer ses capacités de production en conséquence **et aux fournisseurs de carburant d'aviation et aux exploitants d'aéronefs de remplir leurs obligations de la manière la plus rentable possible, sans réduire les ambitions environnementales globales du présent règlement**. La fourniture de carburants durables d'aviation devrait **démarrer en 2025, avec la flexibilité prévue par le mécanisme de flexibilité des carburants durables d'aviation**. De même, afin d'assurer la sécurité juridique et la prévisibilité du marché et de stimuler durablement les investissements dans les capacités de production de carburants durables d'aviation, les dispositions du présent règlement devraient être stables pendant une longue période.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 24**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 21**

---

*Texte proposé par la Commission*

(21) Avec l'introduction et la montée en puissance des carburants durables d'aviation dans les aéroports de l'Union, les pratiques de suremport pourraient être exacerbées en raison de l'augmentation des coûts du carburant d'aviation. Les pratiques de suremport ne sont pas viables et devraient être évitées, car elles sapent les efforts de l'Union pour réduire l'incidence des transports sur l'environnement. Elles seraient contraires aux objectifs de décarbonation de l'aviation, car l'augmentation du poids des aéronefs accroît la consommation de carburant et les émissions connexes sur un vol donné. Les pratiques de suremport mettent également en péril l'égalité des conditions de concurrence dans l'Union entre les exploitants d'aéronefs, mais aussi entre les aéroports. Le présent règlement devrait donc exiger que les exploitants d'aéronefs se ravitaillent avant les vols au départ d'un aéroport donné de l'Union. La quantité de carburant embarqué avant les vols au départ d'un aéroport donné de l'Union devrait être proportionnelle à la quantité de carburant nécessaire pour assurer les vols au départ de cet aéroport, compte tenu des règles de sécurité à respecter en matière de carburant. Cette exigence garantit que les conditions d'exploitation dans l'Union s'appliquent de la même façon aux exploitants de l'Union et aux exploitants étrangers, tout en assurant un degré élevé de protection de l'environnement. Sachant que le règlement ne définit pas de part maximale de carburants durables d'aviation dans tous les carburants d'aviation, les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburant peuvent mener des politiques environnementales plus ambitieuses en utilisant et en fournissant davantage de carburants durables d'aviation dans l'ensemble de leur réseau d'exploitation, tout en évitant le suremport.

---

*Amendement*

(21) Avec l'introduction et la montée en puissance des carburants durables d'aviation dans les aéroports de l'Union, les pratiques de suremport **pour des raisons économiques** pourraient être exacerbées en raison de l'augmentation des coûts du carburant d'aviation. Les pratiques de suremport **pour des raisons économiques** ne sont pas viables et devraient être évitées, car elles sapent les efforts de l'Union pour réduire l'incidence des transports sur l'environnement. Elles seraient contraires aux objectifs de décarbonation de l'aviation, car l'augmentation du poids des aéronefs accroît la consommation de carburant et les émissions connexes sur un vol donné. Les pratiques de suremport mettent également en péril l'égalité des conditions de concurrence dans l'Union entre les exploitants d'aéronefs, mais aussi entre les aéroports. Le présent règlement devrait donc exiger que les exploitants d'aéronefs se ravitaillent avant les vols au départ d'un aéroport donné de l'Union. La quantité de carburant embarqué avant les vols au départ d'un aéroport donné de l'Union devrait être proportionnelle à la quantité de carburant nécessaire pour assurer les vols au départ de cet aéroport, compte tenu des règles de sécurité à respecter en matière de carburant. Cette exigence garantit que les conditions d'exploitation dans l'Union s'appliquent de la même façon aux exploitants de l'Union et aux exploitants étrangers, tout en assurant un degré élevé de protection de l'environnement. Sachant que le règlement ne définit pas de part maximale de carburants durables d'aviation dans tous les carburants d'aviation, les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburant peuvent mener des politiques environnementales plus ambitieuses en utilisant et en fournissant davantage de carburants durables d'aviation dans l'ensemble de leur réseau d'exploitation, tout en évitant le suremport. **Afin de garantir des conditions de concurrence égales tant pour les vols au sein de l'Union que pour les vols à l'extérieur de celle-ci, la Commission devrait régulièrement contrôler et évaluer les cas de suremport et en rendre compte.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 25**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 21 bis (nouveau)**

---

Texte proposé par la Commission

---

Amendement

(21 bis) *La poursuite de l'utilisation de carburants durables d'aviation, qui présentent généralement de plus faibles concentrations d'aromatiques et une plus faible teneur en soufre, contribuera à réduire les incidences sur le climat autres que celles dues au CO<sub>2</sub>. Une nouvelle réduction de la teneur en aromatique et en soufre des carburants d'aviation pourrait permettre de réduire la formation de cirrus de traînées de condensation, d'améliorer la qualité de l'air au sein et autour des aéroports et d'accroître la qualité du carburant au profit des compagnies aériennes, à la fois grâce à une densité énergétique élevée et à des coûts d'entretien plus faibles résultant de la diminution de la teneur en suie. Toutefois, la réduction des concentrations d'aromatiques dans les carburants d'aviation doit se faire dans le respect des règles de sécurité internationales en matière de carburant et en maintenant des conditions de concurrence égales sur le plan international. L'AESA devrait donc contrôler la teneur en aromatique et en soufre des carburants d'aviation conventionnels. La Commission devrait, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport analysant les mesures pouvant être prises, y compris, le cas échéant, des propositions législatives et des normes de qualité des carburants, afin d'optimiser la teneur en aromatique des carburants d'aviation.*

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 26**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 21 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 ter) *Non seulement l'aviation favorise le réchauffement climatique, mais elle a également des conséquences négatives sur la qualité de l'air. Les polluants les plus importants sont les matières particulaires, y compris les particules ultrafines, les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV), certains de ces polluants primaires produisant d'autres polluants<sup>(1 bis)</sup>. Bien que des recherches supplémentaires relatives aux effets des particules ultrafines sur la santé soient nécessaires, plusieurs études ont démontré les effets à court et à long terme de l'exposition aux particules ultrafines, notamment la mortalité, les maladies cardiovasculaires, les maladies cardiaques ischémiques et la mobilité pulmonaire<sup>(1 ter)</sup>. La pollution atmosphérique contribue également à la perte de biodiversité, car elle dégrade les écosystèmes.*

<sup>(1 bis)</sup> Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), sur l'aviation et la pollution de l'air (en anglais): <https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality>

<sup>(1 ter)</sup> Lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air pour 2021: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 27**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 22**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.

(22) **Il importe de** veiller à ce que toutes les infrastructures nécessaires soient fournies pour la livraison, le stockage et le ravitaillement de carburant durable d'aviation, **de même qu'un accès continu et ininterrompu, pour les fournisseurs de carburants, aux infrastructures de distribution de carburants destinés aux transports**, de manière à ne pas constituer un obstacle à l'utilisation dudit carburant. **Le présent règlement devrait tenir dûment compte des divers modèles de gouvernance des aéroports au sein de l'Union. À cet égard, les aéroports couverts par le présent règlement ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire compétente à laquelle les infrastructures centralisées de l'aéroport a été réservée par l'État membre concerné, comme indiqué à l'article 8 de la directive 96/67/CE du Conseil («directive relative à l'assistance en escale») devraient donc prendre toutes les mesures qui s'imposent pour fournir les infrastructures nécessaires à la livraison, au stockage et à l'embarquement de ces carburants durables d'aviation et l'accès des exploitants d'aéronefs à ces carburants. Lorsque la responsabilité ultime de fournir des infrastructures de carburant dans un aéroport de l'Union est assumée, conformément à un accord contractuel, par une entité autre que l'aéroport de l'Union ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire de l'aéroport, cette entité devrait être tenue, en vertu de l'accord contractuel, de respecter l'obligation prévue à l'article 6 du présent règlement.** 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. **Lorsque les aéronefs à moteur électrique ou à hydrogène seront matures et disponibles sur le marché, les aéroports couverts par le présent règlement devront prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la mise en place d'infrastructures adaptées pour le ravitaillement en hydrogène et la recharge électrique des aéronefs, conformément au plan de déploiement prévu dans les cadres d'action nationaux qu'instaure la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. En outre, il convient d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement conformément à l'article 12 du règlement XXX [règlement AFIR].**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 28**  
**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 29**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 24**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(24) Les exploitants d'aéronefs devraient également être tenus de rendre compte chaque année de leur consommation réelle de carburant d'aviation par aéroport de l'Union, afin de prouver l'absence de toute pratique de suremport. Les rapports doivent être vérifiés par des vérificateurs indépendants et transmis à l'Agence à des fins de suivi et d'évaluation de la conformité. Les vérificateurs devraient déterminer l'exactitude de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise déclarée par les exploitants à l'aide d'un outil approuvé par la Commission.

(24) Les exploitants d'aéronefs devraient également être tenus de rendre compte chaque année de leur consommation réelle de carburant d'aviation par aéroport de l'Union, afin de prouver l'absence de toute pratique de suremport **pour des raisons économiques**. Les rapports doivent être vérifiés par des vérificateurs indépendants et transmis à l'Agence à des fins de suivi et d'évaluation de la conformité. Les vérificateurs devraient déterminer l'exactitude de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise déclarée par les exploitants à l'aide d'un outil approuvé par la Commission.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 30**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 26 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(26 bis) *En raison de l'introduction dans l'Union d'une obligation concernant l'utilisation de carburants durables d'aviation, les compagnies aériennes de l'Union assurant des vols long-courriers directs au départ d'un aéroport de l'Union pourraient subir un désavantage concurrentiel indu par rapport à leurs concurrents assurant des liaisons au moyen d'une plateforme aéroportuaire située en dehors de l'Union. Afin de stimuler davantage l'utilisation de carburants durables d'aviation dans l'Union, qui devraient présenter une différence de prix considérable par rapport aux carburants conventionnels dans un avenir prévisible, les compagnies aériennes devraient pouvoir demander des quotas à titre gratuit pour l'embarquement de carburants durables d'aviation dans le cadre du système d'échange de quotas d'émissions.*

**Amendement 31**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 27**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(27) Il est primordial que les exploitants d'aéronefs puissent faire valoir l'utilisation de carburants durables d'aviation au titre de systèmes de réduction des gaz à effet de serre, tels que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne ou CORSIA, en fonction de l'itinéraire de leurs vols. Toutefois, il est essentiel que le présent règlement ne conduise pas à un double comptage des réductions d'émissions. Les exploitants d'aéronefs ne devraient être autorisés à demander qu'une seule fois des avantages en raison de l'utilisation d'un même lot de carburants durables d'aviation. Il convient d'inviter les fournisseurs de carburant à communiquer gratuitement aux exploitants d'aéronefs toutes les informations liées aux propriétés du carburant durable d'aviation vendu à ces exploitants d'aéronefs et qui sont pertinentes aux fins de la déclaration par ces derniers au titre du présent règlement ou des systèmes de réduction des gaz à effet de serre.

(27) ***Afin de promouvoir l'utilisation de carburants durables d'aviation qui présentent une différence de prix considérable par rapport aux carburants conventionnels,*** il est primordial que les exploitants d'aéronefs puissent faire valoir l'utilisation de carburants durables d'aviation au titre de systèmes de réduction des gaz à effet de serre, tels que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne ou CORSIA, en fonction de l'itinéraire de leurs vols. Toutefois, il est essentiel que le présent règlement ne conduise pas à un double comptage des réductions d'émissions. Les exploitants d'aéronefs ne devraient être autorisés à demander qu'une seule fois des avantages en raison de l'utilisation d'un même lot de carburants durables d'aviation. Il convient d'inviter les fournisseurs de carburant à communiquer gratuitement aux exploitants d'aéronefs toutes les informations liées aux propriétés du carburant durable d'aviation vendu à ces exploitants d'aéronefs et qui sont pertinentes aux fins de la déclaration par ces derniers au titre du présent règlement ou des systèmes de réduction des gaz à effet de serre.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 32**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 28**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

(28) Afin de garantir l'égalité des conditions de concurrence sur le marché intérieur de l'aviation et le respect des ambitions de l'Union en matière de climat, le présent règlement devrait introduire des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des fournisseurs de carburant d'aviation et des exploitants d'aéronefs en cas de non-respect. Le niveau des sanctions doit être proportionnel aux dommages causés à l'environnement et à l'atteinte portée à l'égalité des conditions de concurrence du marché intérieur par le non-respect. Lorsqu'elles imposent des amendes administratives, les autorités devraient tenir compte de l'évolution du prix du carburant d'aviation et du carburant durable d'aviation au cours de l'année de déclaration.

---

*Amendement*

---

(28) Afin de garantir l'égalité des conditions de concurrence sur le marché intérieur de l'aviation et le respect des ambitions de l'Union en matière de climat, le présent règlement devrait introduire des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives à l'encontre des fournisseurs de carburant d'aviation et des exploitants d'aéronefs en cas de non-respect. Le niveau des sanctions doit être proportionnel aux dommages causés à l'environnement et à l'atteinte portée à l'égalité des conditions de concurrence du marché intérieur par le non-respect. Lorsqu'elles imposent des amendes administratives **et d'autres sanctions**, les autorités devraient tenir compte de l'évolution du prix du carburant d'aviation et du carburant durable d'aviation au cours de l'année de déclaration **et peuvent également prendre en considération le degré de non-conformité, par exemple en cas d'infractions répétées**.

**Amendement 33**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 29**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

(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.

---

*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. **Néanmoins, afin d'éviter une double sanction injustifiée dans les cas échappant au contrôle direct du fournisseur de carburant, l'obligation de fournir au marché une quantité égale au déficit ne devrait pas s'appliquer lorsque la Commission juge que ce déficit est dû à une insuffisance des ressources disponibles.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 34****Proposition de règlement****Considérant 29 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(29 bis) Réussir la transition vers une aviation durable suppose une approche intégrée et un environnement adapté et propre à stimuler l'innovation, qui s'appuient sur des investissements publics et privés dans la recherche et le développement et un soutien au redéploiement, à la reconversion professionnelle et au renforcement des compétences des travailleurs, ainsi que des mesures technologiques et opérationnelles et le déploiement de carburants durables d'aviation et de technologies à émissions nulles, notamment des infrastructures de ravitaillement et de recharge nécessaires dans les aéroports, en tenant compte du principe de primauté de l'efficacité énergétique. À cette fin, il convient d'allouer à un nouveau Fonds pour l'aviation durable les recettes générées par les sanctions prévues par le présent règlement. En outre, la création, sur une base volontaire et sous la coordination de la Commission, d'une alliance européenne pour les carburants durables d'aviation, dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, pourrait contribuer à favoriser la poursuite du développement de la production de carburants durables d'aviation en Europe, notamment en rassemblant tous les maillons de la chaîne de valeur industrielle, en encourageant le déploiement des technologies les plus innovantes et en recensant les politiques et les évolutions du marché, tout en tenant compte du principe de neutralité technologique.

**Amendement 35****Proposition de règlement****Considérant 29 ter (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(29 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.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 36**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 29 quater (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(29 quater) 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 37**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 30**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(30) Le présent règlement devrait comporter des dispositions prévoyant l'établissement de rapports périodiques au Parlement européen et au Conseil sur l'évolution des marchés de l'aviation et des carburants, l'efficacité des principales composantes du règlement comme les parts minimales de carburant durable d'aviation, le niveau des amendes administratives ou l'évolution des politiques en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau international. Ces éléments sont essentiels pour dresser un état des lieux clair du marché des carburants durables d'aviation et devraient être pris en considération lorsque la question d'une éventuelle révision du règlement se posera.

(30) Le présent règlement devrait comporter des dispositions prévoyant l'établissement de rapports périodiques au Parlement européen et au Conseil sur l'évolution des marchés de l'aviation et des carburants, l'efficacité des principales composantes du règlement comme les parts minimales de carburant durable d'aviation, le niveau des amendes administratives ou l'évolution des politiques en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau international, **en tenant dûment compte du principe «un ajout, un retrait» et de l'objectif de simplification de la réglementation.** Ces éléments sont essentiels pour dresser un état des lieux clair du marché des carburants durables d'aviation et devraient être pris en considération lorsque la question d'une éventuelle révision du règlement se posera.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 38**  
**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

- (31) **Il convient de mettre en place un mécanisme de flexibilité, assorti d'une période transitoire de dix ans à compter de la date d'application du présent règlement destinée aux fournisseurs de carburants et aux exploitants d'aéronefs** afin de leur laisser un délai raisonnable pour réaliser les investissements technologiques et logistiques nécessaires. Pendant cette période, **des éléments du système de certificats négociables peuvent être utilisés, ce qui permettrait aux fournisseurs de carburant d'aviation d'utiliser un carburant** contenant des parts plus importantes de carburant durable d'aviation pour compenser les parts plus faibles de carburants durables d'aviation ou la disponibilité réduite de carburant d'aviation conventionnel dans **les petits aéroports ou les aéroports soumis à des contraintes logistiques, et aux exploitants d'aéronefs d'acheter un certificat lié à la quantité de carburants durables d'aviation achetée, tout en garantissant un niveau élevé d'intégrité environnementale. Ce mécanisme de flexibilité contribuerait également à préserver la connectivité aérienne, en évitant que les régions européennes moins connectées disposant de moins de modes de transport de substitution ne soient touchées de manière disproportionnée. Afin d'empêcher les acteurs du marché d'abuser d'une éventuelle position dominante sur celui-ci, la Commission devrait, au cours de cette période transitoire, faire pleinement usage des pouvoirs en matière de concurrence qui lui sont conférés en vertu de l'article 102 du traité FUE. Après cette période transitoire de dix ans, afin de préserver le marché intérieur des distorsions de concurrence indues, tous les aéroports de l'Union couverts par le présent règlement devraient être approvisionnés de manière uniforme en parts minimales de carburant durable d'aviation.**

**Amendement 39**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 31 bis (nouveau)**

---

Texte proposé par la Commission

---

Amendement

- (31 bis) **Dans le but d'atteindre les objectifs climatiques de l'Union pour 2030 et 2050 ainsi que l'objectif de 1,5 degré de l'accord de Paris, la Commission devrait mettre au point une feuille de route précisant quand l'aviation devra avoir abandonné les carburants fossiles et par quels moyens.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 40**  
**Proposition de règlement**  
**Considérant 31 ter (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(31 ter) *Le passage aux carburants durables d'aviation permettra aussi, par ricochet, de réduire la dépendance à l'égard des importations de carburants fossiles en provenance de pays tiers, ce qui renforcera la sécurité énergétique de l'Union. La situation politique internationale actuelle ne fait qu'accentuer la nécessité d'effectuer ce basculement.*

**Amendement 41**  
**Proposition de règlement**  
**Article 1 — titre**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

Objet

Objet *et objectifs*

**Amendement 42**  
**Proposition de règlement**  
**Article 2 — alinéa 1**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

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

Le présent règlement s'applique aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports de l'Union **ou, le cas échéant, aux entités gestionnaires d'aéroports** et aux fournisseurs de carburant d'aviation.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 43****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 tel que défini à l'article 2, point 1, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>(13)</sup>, qui n'est pas situé dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, **ou un aéroport situé dans une région ultrapériphérique, qui a été notifié à la Commission, à l'Agence et aux autorités compétentes en tant qu'aéroport de l'Union.**

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

**Amendement 44****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, **ou une personne ayant assuré des opérations de transport aérien au départ d'un aéroport de l'Union, qui a demandé à la Commission d'être traitée comme un exploitant d'aéronef aux fins du présent règlement et en a informé la Commission, l'Agence et les autorités compétentes;**

**Amendement 45****Proposition de règlement****Article 3 — alinéa 1 — tiret 2 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

- «entité gestionnaire d'un aéroport»: **une entité gestionnaire au sens de l'article 3 de la directive 96/67/CE ou une autre entité à laquelle l'État membre concerné a réservé la gestion des infrastructures centralisées pour les systèmes de distribution de carburant en vertu de l'article 8 de la directive 96/67/CE;**

Jeudi 7 juillet 2022

## Amendement 46

## Proposition de règlement

## Article 3 — alinéa 1 — tiret 5

Texte proposé par la Commission

- «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;

Amendement

- «carburants durables d'aviation» («SAF»): les carburants d'aviation qui sont soit des carburants de synthèse pour l'aviation, **soit des carburants liquides et gazeux produits à partir de gaz issus du traitement des déchets et de gaz d'échappement d'origine non renouvelable qui découlent inévitablement et involontairement de processus de production dans des installations industrielles, tels que visés à l'article 2, deuxième alinéa, point 35 de la directive (UE) 2018/2001, qui respectent le seuil de réduction des émissions de gaz à effet de serre visé à l'article 25, paragraphe 2, deuxième alinéa, de ladite directive**, 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. **Jusqu'au 31 décembre 2034, les carburants durables d'aviation peuvent aussi comprendre les biocarburants qui satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001 et qui sont certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive, à l'exception des biocarburants produits à partir de «cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale» au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 40 de ladite directive;**

## Amendement 47

## 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»: **l'hydrogène renouvelable, l'électricité renouvelable** ou 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 48

## Proposition de règlement

## Article 3 — alinéa 1 — 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;**

Jeudi 7 juillet 2022

## Amendement 49

## Proposition de règlement

## Article 3 — alinéa 1 — 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 50

## Proposition de règlement

## Article 3 — alinéa 1 — tiret 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

- «quantité annuelle de carburant d'aviation requise»: la quantité de carburant d'aviation nécessaire pour assurer la totalité des opérations de transport aérien commercial d'un exploitant d'aéronef au départ d'un aéroport de l'Union donné au cours d'une période de déclaration;

- «quantité annuelle de carburant d'aviation requise»: la quantité de carburant d'aviation, **défini comme «consommation d'étape» et «carburant pour le roulage» conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/1296 de la Commission**, nécessaire pour assurer la totalité des opérations de transport aérien commercial d'un exploitant d'aéronef au départ d'un aéroport de l'Union donné au cours d'une période de déclaration;

## Amendement 51

## Proposition de règlement

## Article 3 — alinéa 1 — tiret 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- «mécanisme de flexibilité des CDA»: un système mis en place pour une période de 10 ans à partir de la date d'application des articles 4 et 5 conformément à l'article 15 en vertu duquel la fourniture et l'utilisation de carburants durables d'aviation reposent sur la liberté du marché, moyennant une certaine souplesse pour permettre aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburants d'aviation d'organiser la distribution et l'utilisation de carburants durables d'aviation d'une manière rentable dans les aéroports de l'Union de leur choix et proportionnellement à leurs besoins. Un tel système, intégrant des éléments du système de certificats négociables, peut permettre aux exploitants d'aéronefs d'acheter des carburants durables d'aviation grâce à des accords contractuels avec des fournisseurs de carburant d'aviation et de faire valoir leur utilisation dans les aéroports de l'Union, le cas échéant, dans le cadre d'un système de réduction des gaz à effet de serre, conformément à l'article [...] de la directive (UE) 2021/0207.

Jeudi 7 juillet 2022

## Amendement 52

## 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

**Sans préjudice de l'article 13**, 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 134

## Proposition de règlement

## Article 4 — alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**Les carburants durables d'aviation suivants sont exclus du calcul des parts minimales de carburants d'aviation durables figurant à l'annexe I:**

**Carburants durables d'aviation fabriqués à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, de cultures intermédiaires, de distillat d'acide gras de palme et de toutes les matières issues de la palme et du soja, ainsi que des pâtes de neutralisation et de leurs dérivés.**

## Amendement 53

## Proposition de règlement

## Article 4 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Sans préjudice de l'application de l'article 11, paragraphes 3 et 4, lorsqu'un fournisseur de carburant d'aviation n'a pas fourni les parts minimales fixées à l'annexe I pour une période de déclaration donnée, **il rend compte de ce déficit, ainsi que des raisons qui l'expliquent, à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Lorsque la Commission juge que ce déficit ne s'explique pas par un manque de disponibilité des ressources, le fournisseur de carburant met tout en œuvre pour** au moins **compenser ce déficit** au cours de la période de déclaration suivante.

## Amendement 54

## Proposition de règlement

## Article 4 — alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**Les fournisseurs de carburants peuvent démontrer le respect de l'obligation visée au premier alinéa en utilisant le système de bilan massique visé à l'article 30 de la directive (UE) 2018/2001.**

Jeudi 7 juillet 2022

## Amendement 55

## Proposition de règlement

## Article 5 — alinéa 1

---

*Texte proposé par la Commission*

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

---

*Amendement*

La quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef donné dans un aéroport de l'Union donné représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, **compte tenu des règles de sécurité à respecter en matière de carburant.**

## Amendement 56

## Proposition de règlement

## Article 6 — titre

---

*Texte proposé par la Commission*

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

---

*Amendement*

Obligations en matière de fourniture des infrastructures **dans les aéroports de l'Union**

## Amendement 57

## 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 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.

---

*Amendement*

Les aéroports de l'Union **ou, le cas échéant, les entités gestionnaires d'aéroports**, prennent **toutes** 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, **notamment des infrastructures adéquates pour le ravitaillement en hydrogène et la recharge électrique des aéronefs, proportionnellement à l'utilisation de ces aéronefs, dans le respect du plan de déploiement prévu dans les cadres d'action nationaux visés à l'article 13, paragraphe 1, du règlement [...] sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs [règlement AFIR].**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 58**  
**Proposition de règlement**  
**Article 6 — alinéa 2**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*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 adéquates, l'Agence **demande, s'il y a lieu**, à cet aéroport **ou, le cas échéant, à l'entité gestionnaire de l'aéroport**, de fournir les informations nécessaires pour prouver que les dispositions du paragraphe 1 ont été respectées. L'aéroport de l'Union concerné **ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire de l'aéroport concernée** fournit les informations dans les meilleurs délais.

**Amendement 59**  
**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 ces informations permettent de conclure que l'aéroport de l'Union **ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire de l'aéroport** ne remplit pas ses obligations, elle en informe la Commission. Les aéroports de l'Union **ou, le cas échéant, les entités gestionnaires des aéroports** prennent **toutes** les mesures nécessaires pour recenser les infrastructures aéroportuaires adéquates qui font défaut et pour combler ce manque dans les **trois** ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

**Amendement 60**  
**Proposition de règlement**  
**Article 7 — alinéa 1 — partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

Au plus tard le 31 mars de chaque année de déclaration, les exploitants d'aéronefs communiquent à l'Agence les informations suivantes:

*Amendement*

Au plus tard le 31 mars de chaque année de déclaration, les exploitants d'aéronefs communiquent à l'Agence les informations suivantes **relatives à la période de déclaration**:

**Amendement 61**  
**Proposition de règlement**  
**Article 7 — alinéa 1 — point a**

*Texte proposé par la Commission*

(a) la quantité totale de carburant d'aviation embarquée dans chaque aéroport de l'Union, exprimée en tonnes;

*Amendement*

(a) la quantité totale de carburant d'aviation embarquée dans chaque aéroport de l'Union, exprimée en tonnes **d'équivalent de kérosène**;

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 62****Proposition de règlement****Article 7 — alinéa 1 — point b***Texte proposé par la Commission*

(b) la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, par aéroport de l'Union, exprimée en tonnes;

*Amendement*

(b) la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, par aéroport de l'Union, exprimée en tonnes **d'équivalent de kérosène**;

**Amendement 63****Proposition de règlement****Article 7 — alinéa 1 — point d***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

(d) la quantité totale de carburant durable d'aviation achetée à des fournisseurs de carburant d'aviation aux fins de l'exploitation de leurs vols au départ des aéroports de l'Union, exprimée en tonnes **d'équivalent de kérosène**.

**Amendement 64****Proposition de règlement****Article 7 — alinéa 1 — point e***Texte proposé par la Commission*

(e) Pour chaque achat de carburant durable d'aviation, le nom du fournisseur de carburant d'aviation, la quantité achetée exprimée en tonnes, la technologie de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions produites tout au long du cycle de vie du carburant durable d'aviation. Si un achat comprend des carburants durables d'aviation présentant des caractéristiques différentes, la déclaration fournit ces informations pour chaque type de carburant durable d'aviation.

*Amendement*

(e) Pour chaque achat de carburant durable d'aviation, le nom du fournisseur de carburant d'aviation, la quantité **totale** achetée exprimée en tonnes **d'équivalent de kérosène**, la technologie de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions produites tout au long du cycle de vie du carburant durable d'aviation. Si un achat comprend des carburants durables d'aviation présentant des caractéristiques différentes, la déclaration fournit ces informations pour chaque type de carburant durable d'aviation.

**Amendement 65****Proposition de règlement****Article 8 — alinéa 1 — partie introductive***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

**Les exploitants d'aéronefs peuvent prétendre à l'allocation gratuite de quotas dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission pour l'embarquement de carburants durables d'aviation conformément à [l'article 3 quater — paragraphe 5 bis] de la directive 2003/87/CE.** Les exploitants d'aéronefs ne demandent pas à bénéficier d'avantages pour l'utilisation d'un même lot de carburant durable d'aviation au titre de plusieurs systèmes de réduction des gaz à effet de serre. Les exploitants d'aéronefs communiquent à l'Agence, avec la déclaration prévue à l'article 7:

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 66**  
**Proposition de règlement**  
**Article 8 — alinéa 2**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

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

---

*Amendement*

---

Les fournisseurs de carburants d'aviation communiquent gratuitement aux exploitants d'aéronefs les informations pertinentes **relatives à la période de déclaration** aux fins de la déclaration de l'utilisation de carburants durables d'aviation en application des dispositions de l'article 7 du présent règlement, ou dans le cadre d'un système de réduction des gaz à effet de serre, **au plus tard le 31 janvier de chaque année de déclaration.**

**Amendement 67**  
**Proposition de règlement**  
**Article 9 — alinéa 1 — partie introductive**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

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

---

*Amendement*

---

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

**Amendement 68**  
**Proposition de règlement**  
**Article 9 — alinéa 1 — point a**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

(a) **le volume** de carburant d'aviation fourni dans chaque aéroport de l'Union;

---

*Amendement*

---

(a) **la quantité** de carburant d'aviation fourni dans chaque aéroport de l'Union, **exprimée en tonnes d'équivalent de kérosène;**

**Amendement 69**  
**Proposition de règlement**  
**Article 9 — alinéa 1 — point b**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

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

---

*Amendement*

---

(b) **la quantité** de carburant durable d'aviation fourni dans chaque aéroport de l'Union, **exprimée en tonnes d'équivalent de kérosène,** et pour chaque type de carburant durable d'aviation, comme indiqué au point c);

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 70****Proposition de règlement****Article 9 — alinéa 1 — point c***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

**Amendement 71****Proposition de règlement****Article 9 — alinéa 1 — point c bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

**(c bis) le cas échéant, la quantité d'hydrogène et/ou d'électricité fournie dans chaque aéroport de l'Union, exprimée en tonnes d'équivalent de kérosène;**

**Amendement 72****Proposition de règlement****Article 9 — alinéa 1 — point c ter (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

**(c ter) la teneur moyenne en aromatique, en naphtalène et en soufre du carburant d'aviation pour chaque lot livré dans chaque aéroport de l'Union.**

**Amendement 73****Proposition de règlement****Article 10 — paragraphe 1***Texte proposé par 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 **et** aux fournisseurs de carburants. Les États membres en informent la Commission.

*Amendement*

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

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 74****Proposition de règlement****Article 10 — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

**Amendement 75****Proposition de règlement****Article 10 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission*

(3) Les autorités compétentes pour un exploitant d'aéronef sont déterminées conformément au règlement (CE) n° 748/2009 <sup>(16)</sup> de la Commission.

<sup>(16)</sup> Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE

*Amendement*

(3) **La ou** les autorités compétentes pour un exploitant d'aéronef sont déterminées conformément au règlement (CE) n° 748/2009 <sup>(16)</sup> de la Commission.

<sup>(16)</sup> Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE

**Amendement 76****Proposition de règlement****Article 10 — paragraphe 4***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

**Amendement 77****Proposition de règlement****Article 10 — paragraphe 5***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 78****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

(1) **Les États membres déterminent** le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions adoptées conformément au présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. **Les États membres notifient** ces dispositions à **la Commission** au plus tard le 31 décembre 2023 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

*Amendement*

(1) **La Commission détermine** le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions adoptées conformément au présent règlement et **les États membres** prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. **La Commission communique** ces dispositions **aux États membres** au plus tard le 31 décembre 2023 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

**Amendement 79****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

(2) Les États membres veillent à ce que tout exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 5 soit passible d'une amende administrative. Cette amende est **au moins** égale au double du produit du prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation par la quantité annuelle totale non embarquée.

*Amendement*

(2) Les États membres veillent à ce que tout exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 5 soit passible d'une amende administrative. Cette amende est égale au double du produit du prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation par la quantité annuelle totale non embarquée. **Un exploitant d'aéronef peut être exempté d'une amende administrative s'il peut prouver que le non-respect des obligations prévues à l'article 5 est dû à des circonstances exceptionnelles ou imprévisibles, échappant à son contrôle, dont les effets n'auraient pas pu être évités même s'il avait pris toutes les mesures raisonnables.**

**Amendement 80****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 2 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

(2 bis) **Les États membres veillent à ce que tout aéroport de l'Union ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire d'un aéroport qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 6 soit passible d'une amende administrative.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 81****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission*

(3) Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 4 relatives à la part minimale de carburant durable d'aviation soit passible d'une amende administrative. Cette amende est **au moins** égale au double du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et le prix de la tonne de carburant durable d'aviation par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.

*Amendement*

(3) Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 4 relatives à la part minimale de carburant durable d'aviation, **ou tout fournisseur de carburant dont il est prouvé qu'il a fourni des informations trompeuses ou inexacts concernant les caractéristiques ou l'origine de son carburant**, soit passible d'une amende administrative. Cette amende est égale au double du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et le prix de la tonne de carburant durable d'aviation par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.

**Amendement 82****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 4***Texte proposé par la Commission*

(4) Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 4 relatives à la part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation soit passible d'une amende administrative. Cette amende est **au moins** égale au double du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant de synthèse pour l'aviation et le prix de la tonne de carburant d'aviation conventionnel par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.

*Amendement*

(4) Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 4 relatives à la part minimale de carburant de synthèse pour l'aviation soit passible d'une amende administrative. Cette amende est égale au double du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant de synthèse pour l'aviation et le prix de la tonne de carburant d'aviation conventionnel par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas la part minimale visée à l'article 4 et à l'annexe I.

**Amendement 83****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 5 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

**(5 bis) Les États membres disposent des cadres juridique et administratif nécessaires à l'échelle nationale pour garantir que les informations saisies par les fournisseurs de carburants dans la base de données de l'Union visée à l'article 28 de la directive (UE) 2018/2001 sont exactes et ont été vérifiées et contrôlées.**

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 84****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 6***Texte proposé par la Commission*

(6) Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui a accumulé un déficit par rapport à l'obligation prévue à l'article 4 en ce qui concerne la part minimale de carburant durable d'aviation ou de carburant de synthèse au cours d'une période de déclaration donnée **fournisse au marché**, au cours de la période de déclaration suivante, une quantité de ce type de carburant égale à ce déficit, en plus de l'obligation qui lui incombe au cours de la période de déclaration. Le respect de cette obligation n'exonère pas le fournisseur de carburant de l'obligation de payer les pénalités prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article.

*Amendement*

(6) Les États membres veillent à ce que tout fournisseur de carburant d'aviation qui a accumulé un déficit par rapport à l'obligation prévue à l'article 4 en ce qui concerne la part minimale de carburant durable d'aviation ou de carburant de synthèse au cours d'une période de déclaration donnée **mette tout en œuvre, lorsque la Commission juge que ce déficit n'est pas dû à une insuffisance des ressources disponibles, pour fournir au marché**, au cours de la période de déclaration suivante, une quantité de ce type de carburant égale à ce déficit, en plus de l'obligation qui lui incombe au cours de la période de déclaration. Le respect de cette obligation n'exonère pas le fournisseur de carburant de l'obligation de payer les pénalités prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article.

**Amendement 85****Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 7***Texte proposé par la Commission*

(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**.

*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 membres transfèrent le montant perçu au moyen de ces amendes administratives à titre de contribution au **Fonds pour l'aviation durable établi en application de l'article 11 bis**.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 86**  
**Proposition de règlement**  
**Article 11 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

**Article 11 bis**

**Fonds pour l'aviation durable**

1. Le Fonds pour l'aviation durable (le «Fonds») est établi pour la période allant de 2023 à 2050 afin d'accélérer la décarbonation du secteur de l'aviation sans entraver son marché intérieur hautement intégré et, en particulier, de soutenir les investissements dans des technologies et des infrastructures innovantes pour la production, l'utilisation, le déploiement et le stockage de carburants durables d'aviation, d'autres technologies innovantes de propulsion d'aéronefs, y compris l'hydrogène et l'électricité, la recherche de nouveaux moteurs et la technologie de captage direct dans l'air, un procédé par lequel le CO<sub>2</sub> est capté directement dans l'air et non à partir de sources ponctuelles, ainsi que les efforts de réduction des incidences de l'aviation autres que l'émission de CO<sub>2</sub>. Tous les investissements soutenus par le Fonds sont rendus publics et sont compatibles avec les objectifs du présent règlement.

2. Le Fonds fait partie intégrante du budget de l'Union et son budget est établi dans les limites du cadre financier pluriannuel. Il convient d'allouer au Fonds les recettes générées par les sanctions prévues par le présent règlement.

3. Le Fonds est géré de manière centralisée par l'intermédiaire d'un organisme de l'Union et sa structure de gouvernance et son processus de décision sont transparents et inclusifs, notamment en ce qui concerne la définition des domaines prioritaires, les critères et les procédures d'allocation des subventions. Les parties prenantes pertinentes jouent un rôle consultatif adéquat. Toutes les informations concernant les investissements et toutes les autres informations pertinentes sur le fonctionnement du Fonds sont mises à la disposition du public.

**Amendement 87**  
**Proposition de règlement**  
**Article 12 — alinéa 1 — point a**

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

(a) la quantité de carburant durable d'aviation achetée par les exploitants d'aéronefs destinée à être utilisée pour des vols **couverts par le présent règlement** au départ d'un aéroport de l'Union, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union;

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 88****Proposition de règlement****Article 12 — alinéa 1 — point b***Texte proposé par la Commission*

(b) la quantité de carburant durable d'aviation et de carburant de synthèse pour l'aviation fournie, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union;

*Amendement*

(b) la quantité de carburant durable d'aviation et de carburant de synthèse pour l'aviation fournie, cumulée au niveau de l'Union **et ventilée par État membre, par type de matière première** et par aéroport de l'Union;

**Amendement 89****Proposition de règlement****Article 12 — alinéa 1 — point b bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

**(b bis) le cas échéant, la quantité de carburant durable d'aviation fournie et achetée par les exploitants d'aéronefs dans les pays voisins de l'Union avec lesquels un accord européen des services aériens a été conclu;**

**Amendement 90****Proposition de règlement****Article 12 — alinéa 1 — point c***Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

**Amendement 91****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 aéroports **ou, le cas échéant, des entités gestionnaires d'aéroports,** en ce qui concerne les obligations énoncées à l'article 6;

Jeudi 7 juillet 2022

## Amendement 92

## Proposition de règlement

## Article 12 — alinéa 1 — point e

---

*Texte proposé par la Commission*

(e) le degré de conformité de chaque exploitant d'aéronef et fournisseur de carburant d'aviation soumis à une obligation au titre du présent règlement au cours de la période de déclaration;

---

*Amendement*

(e) le degré de conformité de chaque exploitant d'aéronef et fournisseur de carburant d'aviation soumis à une obligation au titre du présent règlement au cours de la période de déclaration, **y compris ceux qui ont été notifiés en tant qu'exploitant d'aéronef conformément à l'article 3, premier alinéa, deuxième tiret;**

## Amendement 93

## 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 et les caractéristiques de tous les carburants durables d'aviation achetés par des exploitants d'aéronefs et destinés à être utilisés pour des vols **couverts par le présent règlement** au départ d'aéroports de l'Union.

## Amendement 94

## Proposition de règlement

## Article 12 — alinéa 1 — point f bis (nouveau)

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

**(f bis) la teneur moyenne en aromatique, en naphthalène et en soufre du carburant d'aviation fourni, cumulée au niveau de l'Union et ventilée par aéroport de l'Union.**

## Amendement 95

## Proposition de règlement

## Article 12 bis (nouveau)

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement***Article 12 bis****Système d'étiquetage de l'Union pour les performances environnementales de l'aviation**

1. Afin de promouvoir davantage la décarbonation du secteur de l'aviation et d'accroître la transparence de l'information des consommateurs sur les performances environnementales des exploitants d'aéronefs, la Commission met en place un système complet d'étiquetage au sein de l'Union pour les performances environnementales de l'aviation, qui sera élaboré et mis en œuvre par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) et applicable aux exploitants d'aéronefs et aux opérations de transport aérien commercial relevant du champ d'application du présent règlement.

Jeudi 7 juillet 2022

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 13 bis (nouveau) pour compléter le présent règlement en fixant les dispositions détaillées et les normes techniques du fonctionnement du système d'étiquetage de l'Union pour les performances environnementales des aéronefs, des exploitants d'aéronefs et des opérations de transport aérien commercial.

## Amendement 96

## Proposition de règlement

## Article 13 — titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Période transitoire

Mécanisme de flexibilité des carburants durables d'aviation

## Amendement 97

## Proposition de règlement

## Article 13 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

Par dérogation à l'article 4, et pendant une période de dix ans à compter de la date d'application des articles 4 et 5 conformément à l'article 15, pour chaque période de déclaration, un fournisseur de carburant d'aviation peut justifier la fourniture de carburant durable d'aviation défini à l'annexe I au regard du mécanisme de flexibilité des carburants durables d'aviation, défini à l'article 3, tiret 16 bis (nouveau).

## Amendement 98

## Proposition de règlement

## Article 13 — alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 13 bis afin de compléter le présent règlement en fixant les modalités d'application détaillées du mécanisme de flexibilité des carburants durables d'aviation, en garantissant des conditions de concurrence égales et un niveau élevé d'intégrité environnementale, ainsi qu'en réduisant autant que possible les risques de fraude, d'irrégularités et de double comptage. Ces modalités détaillées, qui intègrent des éléments du système de certificats négociables, peuvent permettre la mise en place d'un système d'échange de carburants durables d'aviation, y compris des règles détaillées d'enregistrement, d'allocation, de comptabilisation et de déclaration relatives à la fourniture et à l'utilisation de carburants durables d'aviation.

Jeudi 7 juillet 2022

**Amendement 99****Proposition de règlement****Article 13 — alinéa 1 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

*Au cours de la période visée au paragraphe 1, la Commission examine régulièrement l'intégrité et la transparence du marché des carburants durables d'aviation, en s'appuyant, le cas échéant, sur les informations contenues dans la base de données de l'Union et sur d'autres données communiquées aux autorités compétentes. La Commission analyse en particulier le fonctionnement du marché, notamment en ce qui concerne sa volatilité, les évolutions inhabituelles des prix ou les comportements de négociation des participants au marché qui pourraient indiquer un éventuel comportement monopolistique, en faisant pleinement usage des pouvoirs que lui confère l'article 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) pour empêcher les acteurs du marché d'abuser d'une position dominante sur celui-ci.*

**Amendement 100****Proposition de règlement****Article 13 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

**Article 13 bis****Exercice de la délégation**

- 1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.**
- 2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 12 bis et 13 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de [l'entrée en vigueur du présent règlement].**
- 3. La délégation de pouvoir visée aux articles 12 bis et 13 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.**

Jeudi 7 juillet 2022

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu des articles 12 bis et 13 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé d'un mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Amendement 101

#### Proposition de règlement

#### Article 14 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2026, et tous les **cinq** ans par la suite, les services de la Commission présentent au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évolution du marché des carburants d'aviation et **son incidence** sur le marché intérieur de l'aviation de l'Union, y compris **en ce qui concerne l'extension éventuelle du champ d'application du présent règlement** à d'autres sources d'énergie et à d'autres types de carburants de synthèse définis dans la directive sur les énergies renouvelables, la révision éventuelle des parts minimales prévues à l'article 4 et à l'annexe I et le niveau des amendes administratives. Le rapport contient, **lorsqu'elles sont disponibles**, des informations sur l'élaboration d'un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau de l'OACI. Le rapport fournit également des informations sur les progrès technologiques dans le domaine de la recherche et de l'innovation dans le secteur de l'aviation qui sont pertinents pour les carburants durables d'aviation, y compris en ce qui concerne la réduction des émissions autres que le CO<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.

Amendement

Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2026, et tous les **trois** ans par la suite, les services de la Commission présentent au Parlement européen et au Conseil un rapport sur **l'application du présent règlement**, l'évolution du marché des carburants d'aviation et **l'incidence sur la compétitivité et le fonctionnement** du marché intérieur de l'aviation de l'Union, y compris, **le cas échéant, en ce qui concerne les possibilités d'action disponibles pour promouvoir** d'autres sources d'énergie et d'autres types de carburants de synthèse définis dans la directive sur les énergies renouvelables **tout en tenant dûment compte du principe de neutralité technologique**, la révision éventuelle de la définition des **carburants durables d'aviation** et des parts minimales prévues à l'article 4 et à l'annexe I, **le champ d'application du règlement** et le niveau des amendes administratives. Le rapport contient **une évaluation, sur la base des informations disponibles, de l'incidence du présent règlement sur le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation, la compétitivité du secteur, les éventuels réacheminements entraînant des fuites de carbone, l'égalité des conditions de concurrence sur le plan international en ce qui concerne les transporteurs aériens et les plateformes aéroportuaires, la mobilité et la connectivité aériennes, le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions de gaz à effet**

Jeudi 7 juillet 2022

Texte proposé par la Commission

Amendement

**de serre, les besoins d'investissement et les conséquences socio-économiques, et les besoins connexes en matière d'emploi et de formation, ainsi que de son incidence globale et de son interaction avec le cadre législatif approprié applicable à l'ensemble du secteur, et, lorsqu'elles sont disponibles, des informations** sur l'élaboration d'un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau de l'OACI. **Le rapport contient des informations détaillées sur l'application du présent règlement.** 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> **ou les technologies de captage direct dans l'air.** Le rapport **est, s'il y a lieu, accompagné de propositions législatives en vue de modifier, le cas échéant,** le présent règlement, conformément à un éventuel cadre d'action pour l'utilisation de carburants durables d'aviation au niveau de l'OACI. **En outre, il évalue spécifiquement l'incidence du présent règlement sur la connectivité aérienne des régions et des îles éloignées et moins connectées, y compris ses effets sur la disponibilité et le caractère abordable des transports aériens à destination et en provenance de ces territoires. La Commission suit, évalue et analyse régulièrement les cas de suremport. Chaque année, la Commission adresse au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel figurent ses observations. Au plus tard trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission évalue, sur la base de ces observations, les dispositions relatives à l'emport de carburant supplémentaire et, le cas échéant, présente une proposition législative visant à les modifier.**

## Amendement 102

## Proposition de règlement

## Annexe I

Texte proposé par la Commission

Amendement

Annexe I (parts en volume)

Annexe I (parts en volume **harmonisées au niveau de l'Union**)

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

- (a) À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, une part minimale en volume de 2 % de carburants durables d'aviation; **dont une part minimale de 0,04 % de carburants de synthèse;**
- (b) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, une part minimale en volume de 6 % de carburants durables d'aviation, dont une part minimale de 2 % de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2035, une part minimale en volume de 20 % de carburants durables d'aviation, dont une part minimale de 5 % de carburants de synthèse pour l'aviation;

Jeudi 7 juillet 2022

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;
- (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;
- (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

- (d) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2040, une part minimale en volume de **37 %** de carburants durables d'aviation, dont une part minimale de **13 %** de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2045, une part minimale en volume de **54 %** de carburants durables d'aviation, dont une part minimale de **27 %** de carburants de synthèse pour l'aviation;
- (f) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2050, une part minimale en volume de **85 %** de carburants durables d'aviation, dont une part minimale de **50 %** de carburants de synthèse pour l'aviation;

**Amendement 103****Proposition de règlement****Annexe II**

Texte proposé par la Commission

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

| Aéroport de l'Union | de | Code OACI de l'aéroport de l'Union | de | Quantité annuelle de carburant d'aviation requise (en tonnes) | Quantité de carburant d'aviation réellement embarquée (en tonnes) | Quantité annuelle non embarquée (en tonnes) | Quantité annuelle totale non embarquée (en tonnes) |
|---------------------|----|------------------------------------|----|---|---|---|--|
|---------------------|----|------------------------------------|----|---|---|---|--|

Amendement

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

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

**Modèle 2**

| Fournisseur carburant | de | Quantité achetée (en tonnes <b>d'équivalent de kérosène</b> ) | Technologie de conversion | de | Caractéristiques | Origine des matières premières | Émissions tout au long du cycle de vie |
|-----------------------|----|---|---------------------------|----|------------------|--------------------------------|--|
|-----------------------|----|---|---------------------------|----|------------------|--------------------------------|--|