



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction du transport aérien

Paris, le **16 FEV. 2023**

*Sous-direction du développement durable
Bureau du climat, de la qualité de l'air
et des sujets émergents*

**Note aux exploitants aériens et
aux vérificateurs des rapports d'émissions**

Nos réf. : 23 00 01 / DTA/SDD

Affaire suivie par :

ets.aviation@aviation-civile.gouv.fr

Objet : Conditions de valorisation des biocarburants utilisés par l'aviation dans le cadre du système européen d'échanges de quotas d'émissions (SEQUE-UE ou EU-ETS) et du dispositif de compensation des émissions liées aux vols domestiques prévu à l'article 147 de la loi Climat et résilience

La présente note a pour objectif de préciser les conditions de valorisation des biocarburants utilisés par les exploitants d'aéronefs administrés par la France dans le cadre du système européen d'échanges de quotas d'émissions (SEQUE-UE ou EU-ETS) et du dispositif de compensation des émissions liées aux vols domestiques (article 147 de la loi Climat et résilience)

Ces conditions sont détaillées en annexe.

Elles proviennent en majorité du guide « *Technical Guidance on supporting documentation required for zero-rating claims associated to sustainable biofuels for aviation in the EU ETS* » développé par les experts des autorités compétentes des États membres et de la Commission européenne, au sein du groupe de travail « Compliance Forum Task Force Aviation ».

Il est prévu que cette note soit mise à jour à la suite des révisions en cours par les institutions européennes de (i) la partie « aviation » de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union – dite « EU-ETS », et (ii) la directive (UE) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables - dite « RED II ».

ANNEXE

0. Glossaire

Ce glossaire est fourni pour faciliter la lecture de la note. Il s'appuie notamment sur la directive (UE) 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et sur les règlements d'exécution associés.

AEMP ou MP	Plan annuel de surveillance des émissions établi (par les exploitants d'aéronefs) dans le cadre du SEQE-UE	MRR	Surveillance et déclaration des émissions de gaz à effet de serre (GES) au titre du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission, amendé par les règlements d'exécution (UE) 2022/388 et (UE) 2022/1371
AER	Rapport annuel d'émissions, établi (par les exploitants d'aéronefs) dans le cadre du SEQE-UE. Le terme « déclaration » est également utilisé.	PoS – preuve de durabilité	Une déclaration émise par un opérateur économique sur la base d'un certificat de durabilité (comme défini dans le règlement d'exécution de la Commission 2022/996, article 2 point 23). Elle ne peut être émise que par des opérateurs économiques certifiés. Elle permet de certifier la conformité d'une quantité spécifique notamment de carburants aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés par la RED II.
Biocarburant	Un carburant liquide utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse, conformément à la définition (33) de l'article 2 de la directive (UE) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dite « RED II ».	RED I	Directive (UE) 2009/28 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dite « RED I ».
CarbuRe	Plateforme développée par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, permettant de suivre l'ensemble des flux de biocarburants et de relier directement les flux physiques aux flux administratifs	RED II	Directive (UE) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dite « RED II ».
Certificat de durabilité	Dans le cadre des systèmes de certification de durabilité (SCS), un certificat est délivré à un opérateur économique faisant partie de la chaîne d'approvisionnement (et non à un lot spécifique de carburant). Des certificats peuvent être délivrés aux exploitations agricoles, aux unités de transformation, aux unités commerciales, etc.	RES	Programme d'énergie renouvelable. Régime réglementé de promotion de l'approvisionnement et/ou de l'utilisation des énergies renouvelables, comme défini dans la directive RED II, article 2 point 5). Malgré le bénéfice présumé en termes de GES de ces régimes de promotion dans la plupart des cas, ils ne doivent pas être considérés comme un système de réglementation des GES.

CORSIA	Mécanisme mondial de compensation des émissions de l'aviation civile internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
Déclaration de durabilité (SD)	Elle remplit un objectif similaire à celui du PoS, mais est émise pour les matières premières/matières premières et les produits intermédiaires uniquement (c'est-à-dire dans la chaîne d'approvisionnement en amont).
Directive ETS	Partie « aviation » de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union – dite « ETS »
GD	Guides fournis par la Commission européenne dans le cadre de la mise en œuvre du SEQUE-UE portant notamment sur les aspects de surveillance, de notification et de vérification. Ils sont accessibles ici
GES	Gaz à effet de serre. GHG en anglais (Greenhouse Gas)
Lot	Une quantité de combustibles ou de matière échantillonnée de manière représentative et caractérisée au regard de sa teneur moyenne en énergie et en carbone et d'autres aspects relatifs à sa composition chimique, et transférée en un seul chargement ou de manière continue pendant une certaine période de temps

SEQUE suisse	Système d'échanges de quotas d'émission de la Suisse (comme défini dans l'accord entre l'Union européenne et la Confédération suisse sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre)
SEQUE-UE	Système d'échanges de quotas d'émission de l'Union européenne, prévu par la directive (UE) 2003/87 (modifiée par la directive (UE) 2018/410) et incluant des règlements d'application. EU-ETS en anglais
Système de réglementation des GES	Système tel que SEQUE-UE, UK-ETS, SEQUE suisse, CORSIA, ou autre système de nature similaire, qui s'inscrit dans la réglementation des GES. Il n'inclut pas les programmes volontaires de réduction des GES. Cela ne doit pas être confondu avec un RES (Renewable Energy Scheme)
UDB	Base de données conçue pour assurer le suivi de la durabilité, au niveau de l'UE et dans le cadre de la RED, des biocarburants de transport liquides et gazeux (en cours de réalisations).
UK-ETS	Système d'échanges de quotas d'émission du Royaume-Uni

1. Périmètre

S'agissant des exploitants aériens, seuls ceux qui effectuent des vols compris dans le champ réduit (« reduced scope ») de la directive ETS¹ peuvent valoriser, dans le système SEQE-UE et dans le dispositif de compensation national², les biocarburants utilisés pour ces vols³.

Pour les petits émetteurs répondant à l'article 28bis alinéa 6 de la directive ETS, Eurocontrol, fournisseur des données de surveillance des deux dispositifs mentionnés ci-dessus pour la France, ne vérifie actuellement pas l'utilisation de biocarburants. De ce fait, les petits émetteurs qui souhaiteraient valoriser des biocarburants dans leur déclaration annuelle doivent avoir recours à un vérificateur accrédité. Cette vérification porte alors uniquement sur la valorisation des biocarburants.

S'agissant des biocarburants, seuls les carburants respectant les critères de durabilité ainsi que les exigences en termes de traçabilité édictés par la directive RED II peuvent être valorisés dans le système SEQE-UE et dans le dispositif de compensation national.

A noter que pour l'année 2022, pour tous les biocarburants, le coefficient d'émission est fixé à 0⁴. Par ailleurs, les biocarburants achetés par un exploitant aérien en 2021 qui n'auraient pas été valorisés dans sa déclaration fournie en 2022 peuvent être valorisés dans la déclaration 2023 (portant sur les émissions de l'année 2022) sous réserve que l'exploitant présente les justifications décrites dans les options 1 et 2 ci-après.

¹ Article 28bis, paragraphe 1 de la Directive 2003/87/CE, comme applicable jusqu'au 31 décembre 2023.

² Articles L. 229-55 à L. 229-60 et R. 229-102-1 à R. 229-102-13 du code de l'environnement.

³ L'éligibilité au système SEQE-UE (10000 ou 1000 tonnes de CO₂ suivant que l'exploitant est commercial ou non, en annexe I de la directive) est déterminée préalablement à la valorisation des carburants. La même logique est retenue pour l'éligibilité au dispositif de compensation national – article 147 de la loi Climat et résilience (1000 tonnes de CO₂ sur le périmètre national).

⁴ Conformément au point 6 de l'article 38 du règlement d'exécution 2018/2066 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

2. Exigences en matière de documentation

De manière préalable à toute utilisation ou déclaration de biocarburants, un exploitant d'aéronefs doit inclure dans son plan annuel de surveillance des émissions (AEMP), les procédures requises pour assurer la traçabilité des données ainsi que de la documentation nécessaire pour justifier un facteur d'émission égal à zéro pour les biocarburants qu'il utilise (section 8. Facteurs d'émissions du modèle AEMP figurant sur le site de la Commission européenne).

Dans un premier temps, l'exploitant d'aéronefs doit faire approuver son AEMP, contenant la méthode de prise en compte des biocarburants, par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Dans un deuxième temps, suite l'approbation de son AEMP par la DGAC, l'exploitant d'aéronef doit transmettre à un vérificateur accrédité son rapport annuel d'émissions (AER) contenant la valorisation de biocarburants.

Pour appliquer un facteur d'émission égal à zéro à un biocarburant dans son AER, un exploitant d'aéronefs doit impérativement remplir les quatre conditions ci-dessous :

- La quantité annuelle de biocarburant déclarée ne doit pas représenter plus de 50% de la quantité de carburant totale consommée sur l'ensemble des vols opérés par l'exploitant soumis à obligation de restitution de quotas au titre du SEQE-UE (dans le champ réduit dit « reduced scope ») ;
- La quantité de biocarburant déclarée dans le cadre du SEQE-UE ne doit pas excéder la quantité totale de biocarburant achetée par l'exploitant diminuée de la quantité totale de biocarburant vendue à des tiers ;
- Les biocarburants déclarés doivent respecter ou dépasser les critères de durabilité de RED II (et ceux des programmes volontaires de durabilité associés), y compris les exigences de traçabilité ;
- Les biocarburants déclarés ne doivent pas être valorisés dans d'autres systèmes de réglementation des GES (double comptage).

Bien que les biocarburants dits « drop-in » soient mélangés à du carburant conventionnel (fossile), dans leur cas seule la part de biocarburant qui satisfait ou dépasse les critères de durabilité RED II (y compris les seuils de réduction des émissions) est prise en compte dans les quantités mentionnées ci-dessus. Par conséquent, un exploitant d'aéronefs doit identifier la quantité de biocarburant contenue dans le carburant « drop-in » acheté ou utilisé qu'il souhaite valoriser (en gardant à l'esprit que différents types/lots de carburant peuvent contenir différents types/ratios de biocarburants).

Afin d'assurer sa conformité aux exigences ci-dessus et de permettre la vérification de l'AER par le vérificateur choisi, l'exploitant d'aéronefs doit être en mesure de fournir au vérificateur choisi les informations pertinentes et les preuves associées pour chacun des biocarburants.

3. Preuves documentaires à fournir

Cette section donne des indications sur les informations que l'exploitant d'aéronef doit fournir au vérificateur, en fonction du mode d'attribution des biocarburants utilisés. Les options 1 et 2 ci-dessous reprises du MRR guidance document n°2⁵, section 5.4.8 différencient les cas où les biocarburants ont été livrés physiquement à un avion et utilisés pour un vol spécifique (option 2), des cas de livraisons massifiées (option 2).

Option 1 : Système d'attribution lorsque les lots de biocarburant achetés sont physiquement livrés à un avion spécifique avant un vol spécifique, par exemple lors d'une livraison par camion.

L'exploitant d'aéronefs doit fournir les documents suivants en lien avec ses achats de biocarburants et détailler certaines informations :

- La facture de carburant comprenant :
 - La référence de lot ou la référence pouvant faire le lien avec la preuve de durabilité associée ;
 - La date d'achat du lot ;
 - Si vendu sous forme de mélange, le ratio de biocarburants (%) ;
 - Le volume (ou bien la masse et la densité associée).
- Les informations pertinentes sur le vol (date, numéro de vol) ;
- La preuve de durabilité⁶ ou une preuve équivalente comprenant :
 - Le process de fabrication (matière première et technologie, par exemple UCO – HEFA) ;
 - Le pouvoir calorifique inférieur (PCI) ;
 - Les émissions de gaz à effet de serre du biocarburant, en gCOe/MJ.

Les conditions suivantes doivent être respectées :

- Le biocarburant chargé à bord de l'aéronef est affecté uniquement au vol qui suit cet avitaillement ;
- Si un avitaillement est réalisé à l'issue d'un vol, le carburant restant dans le réservoir après ce vol est considéré être à 100 % du carburant fossile ;
- Lorsque deux vols consécutifs sont effectués sans avitaillement entre les deux vols, l'exploitant d'aéronefs doit répartir ladite quantité de biocarburant et l'affecter de manière appropriée aux deux vols et si possible conformément à un AEMP approuvé. Exemples d'affectation appropriées : rendre la répartition proportionnelle aux distances orthodromiques de ces deux vols, ou proportionnelle au temps de vol (entre l'heure de départ du bloc et l'heure d'arrivée du bloc) ou encore au carburant consommé pendant les vols.

Option 2 : Système d'attribution lorsque les lots de biocarburant achetés ne sont pas physiquement livrés à un aéronef spécifique.

Un transporteur aérien peut utiliser une approche simplifiée en utilisant uniquement les documents en lien avec les achats de carburants. Il convient de noter que si des données complètes sont disponibles, les deux options devraient donner le même résultat.

L'exploitant d'aéronefs doit fournir les documents suivants :

- La facture de carburant comprenant :
 - La référence de lot ou la référence pouvant faire le lien avec la preuve de durabilité associée ;
 - La date d'achat du lot ;
 - Si vendu sous forme de mélange, le ratio de biocarburants (%) ;
 - Le volume (ou bien la masse et la densité associée).
- La date et le lieu de livraison ;

⁵ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions_en#guidance-and-support.

⁶ délivrée selon un des programmes de durabilité volontaires reconnus par la Commission européenne pour les critères RED II. La liste mise à jour des programmes volontaires de durabilité peut être consultée [ici](#).

- La preuve de durabilité⁴ ou preuve équivalente comprenant :
 - Le process de fabrication (matière première et technologie, par exemple UCO – HEFA) ;
 - Le pouvoir calorifique inférieur (PCI) ;
 - Les émissions de gaz à effet de serre du biocarburant, en gCOe/MJ.
- Le cas échéant, l'identification de tout lot de biocarburant (entier ou partiel) vendu, ou cédé à un tiers.

Pour que le biocarburant acheté soit vérifié, l'exploitant d'aéronefs doit démontrer ce qui suit, que :

- Les lots de biocarburant sont affectés à des vols et donc à des couples de pays et des couples d'aérodromes dans l'AER ;
- Le biocarburant a été acheté et livré au système de ravitaillement de carburant d'aviation du pays de départ au cours de la période de déclaration ou trois mois avant le début ou après la fin de la période de déclaration, mais toujours affecté à cette année de déclaration ;
- La quantité totale de biocarburant revendiquée sur un couple vol/aérodrome et sur l'ensemble des vols ne dépasse pas les limites maximales de mélange certifiées sur le type d'aéronef utilisé.

En outre, afin d'éviter les doubles comptages, l'exploitant d'aéronefs joint à son rapport d'émissions (AER), ou fournit séparément, les données et documents suivants :

- En ce qui concerne les biocarburants achetés en dehors du champ d'application de la plateforme française CarbuRe, en dehors du champ d'application de la base de données de l'Union européenne (donc hors UE) et/ou jusqu'à ce que la base de données de l'Union (UDB) soit opérationnelle, une déclaration signée confirmant qu'aucun des biocarburants inclus dans l'AER avec un facteur d'émissions égal à zéro n'a été vendu ou utilisé ailleurs pour valoriser une réduction des émissions dans tout autre système de réglementation des GES ;
- Des documents équivalents à ceux provenant de bases de données d'Etats de l'espace économique européen (EEE), similaires à CarbuRe ou à UDB, qui assurent le suivi et la traçabilité des biocarburants durables, seront acceptés par la DGAC.

Kévin GUITTET


Sous-directeur du développement durable
Direction Générale de l'Aviation Civile