Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/3170

31.12.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/3170 DE LA COMMISSION

du 18 décembre 2024

fixant des dispositions détaillées concernant le système volontaire de labellisation environnementale pour l'estimation de la performance environnementale des vols, établi conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil (label «émissions de vol»)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) ([1]), et notamment son article 14, paragraphe 11,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 14, paragraphe 1, du règlement (UE) 2023/2405 établit un système volontaire de labellisation environnementale permettant de mesurer la performance environnementale des vols, ouvert à tous les exploitants d'aéronefs relevant du champ d'application dudit règlement.

(2) Afin de permettre aux consommateurs de faire des choix éclairés en ce qui concerne les vols et d'autres modes de transport de substitution, le présent règlement devrait établir une méthode sérieuse, fiable, transparente et harmonisée pour estimer les émissions de vol à l'aide de données primaires, ainsi que des règles relatives à la communication aux passagers des émissions de vol. Étant donné que la méthode permet d'estimer les émissions de vol, le présent règlement devrait utiliser pour ce label un terme qui correspond clairement à la méthode utilisée. C'est pourquoi le label devrait être appelé «label "émissions de vol"».

(3) Les exploitants d'aéronefs souhaitant se voir délivrer des labels pour leurs vols devraient soumettre une demande à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») suffisamment à l'avance pour que l'Agence et les exploitants d'aéronefs puissent préparer le processus de déclaration et l'infrastructure numérique nécessaires.

(4) La méthode d'estimation des émissions de vol établie dans le présent règlement devrait garantir le plus haut niveau de transparence et de traçabilité en ce qui concerne les estimations et les hypothèses sous-jacentes, et devrait en permanence demeurer compatible avec les futurs actes législatifs de l'Union sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

(5) Les émissions de vol devraient être estimées sur la base des performances moyennes des vols passés, en fonction de la performance environnementale moyenne des carburants d'aviation utilisés pour effectuer chaque vol, ainsi qu'en fonction de la consommation moyenne de carburant d'aviation au cours de la période de planification horaire correspondante précédente. Ces deux facteurs sont les plus fiables et les plus solides pour estimer avec précision les émissions de vol. En raison d'éventuelles limites techniques pour parvenir à un tel niveau de détail sur les lots exacts de carburants d'aviation consommés pour effectuer chaque vol, le présent règlement devrait également établir des méthodes solides permettant d'obtenir l'approximation la plus proche et la plus sûre pour la consommation de carburants d'aviation et pour les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation, tout en s'efforçant de réduire au minimum la charge pesant sur les exploitants d'aéronefs et sur l'Agence. Aux fins de l'estimation des émissions de vol sur une liaison pour une période de planification horaire donnée, il convient de tenir compte des informations disponibles les plus récentes de la période de planification horaire correspondante précédente. Le présent règlement devrait donc établir des exigences spécifiques à cet effet. L'utilisation des informations de l'année civile précédente pour estimer les émissions de vol devrait permettre à l'Agence de se servir des informations déjà vérifiées par des vérificateurs indépendants, tout en réduisant au minimum la charge administrative et en ayant recours aux informations les plus récentes sur la performance.

([1]) JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

(6) Pour calculer les émissions de vol, il est essentiel de disposer d'estimations précises de la consommation future de carburant d'aviation pour les vols, qui devraient être fondées sur les données scientifiques les plus récentes. Ces estimations devraient également reposer sur les données primaires déclarées par les exploitants d'aéronefs concernant leurs opérations les plus récentes, qui devraient être celles de la période de planification horaire correspondante précédente. L'utilisation de données secondaires, telles que les données issues de modèles et d'estimations ne provenant pas intégralement de données primaires, devrait être limitée aux cas exceptionnels dans lesquels les données primaires ne sont pas disponibles ou dans lesquels les estimations reposant sur des données primaires ne peuvent pas être effectuées avec suffisamment de précision. Cette éventualité pourrait se présenter en particulier lorsqu'un exploitant d'aéronef décide d'exploiter de nouvelles liaisons ou lorsque des vols effectués sur des liaisons existantes sont programmés pour être assurés dans des conditions différentes. Le présent règlement devrait garantir que les exigences méthodologiques relatives à l'estimation de la consommation de carburants d'aviation restent conformes aux données scientifiques et évolutions les plus récentes.

(7) Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation ont le potentiel d'être inférieures aux émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation conventionnels, en fonction de nombreux facteurs tels que le choix des matières premières et des filières de production. Ces émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation tiennent compte des émissions exprimées en équivalent dioxyde de carbone (éq. CO_2) provenant de la production, du transport, de la distribution et de l'utilisation à bord de l'énergie, y compris pendant la combustion, afin de demeurer compatibles avec le droit de l'Union, notamment le règlement (UE) 2023/2405 mais aussi la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ([2]). Par conséquent, les émissions de gaz prises en compte dans l'estimation des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation devraient correspondre à la somme du dioxyde de carbone (CO_2), du méthane (CH_4) et du protoxyde d'azote (N_2O). Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation devraient être calculées conformément à l'annexe V, point C, de la directive (UE) 2018/2001 et, le cas échéant, à d'autres dispositions législatives de l'Union et normes internationales pertinentes, et en utilisant les données et méthodes reflétant les évolutions scientifiques les plus récentes élaborées dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

(8) Étant donné que les informations relatives à la consommation et aux émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation sont essentielles pour obtenir l'estimation précise des émissions de vol, le présent règlement devrait fixer les conditions dans lesquelles ces informations doivent être déclarées à l'Agence par les exploitants d'aéronefs. La charge que représente cette déclaration devrait être réduite au minimum, en particulier pour les petits et moyens exploitants d'aéronefs, afin d'éviter que les exploitants d'aéronefs ne soient dissuadés d'adopter le label «émissions de vol». Par conséquent, les exploitants d'aéronefs devraient être en mesure de déclarer les données à l'Agence de manière fluide, à l'aide des outils de déclaration numériques mis au point par l'Agence et, le cas échéant, en utilisant des informations déjà déclarées à d'autres fins. Afin de pouvoir réaliser des estimations fiables, l'Agence devrait avoir accès à toutes les informations nécessaires sur les volumes de carburants d'aviation embarqués par chaque exploitant d'aéronef dans chaque aéroport, ainsi que sur les volumes livrés par les fournisseurs de carburant d'aviation aux exploitants d'aéronefs dans chaque aéroport et leurs émissions respectives sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation.

(9) La méthode d'estimation des émissions de vol établie dans le présent règlement devrait rester en phase avec l'évolution des dispositions législatives de l'Union et normes internationales pertinentes, des données et méthodes, ainsi qu'avec l'évolution scientifique, notamment en ce qui concerne l'utilisation de valeurs par défaut. Aux fins du présent règlement, l'intensité des émissions de référence pour les carburants d'aviation conventionnels devrait être de 89 g CO_2eq/MJ, ce qui correspond à la valeur de référence pour les carburants d'aviation déterminée dans le cadre de l'OACI jusqu'à ce que le droit de l'Union définisse un combustible fossile de référence spécifique à l'aviation. Le poids attribué par passager, qui comprend les bagages des passagers, devrait être de 100 kg, et le contenu énergétique des carburants d'aviation devrait être conforme à la directive (UE) 2018/2001 et aux normes et méthodes internationales applicables.

(10) Aux fins du présent règlement, la performance environnementale est limitée aux émissions de gaz à effet de serre des carburants d'aviation utilisés par les exploitants d'aéronefs, à la performance opérationnelle des vols et de leur flotte, ainsi qu'à l'incidence du trafic aérien sur la consommation de carburants d'aviation. Le présent règlement ne porte donc pas sur d'autres incidences environnementales, telles que le bruit et l'émission d'autres polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote (NOx) ou les particules (PM).

([2]) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) D'une part, la méthode d'estimation des émissions de vol repose sur la consommation moyenne passée de carburants d'aviation, et, d'autre part, le renouvellement de la flotte et la planification optimisée des liaisons peuvent avoir une incidence non négligeable sur la réduction de la consommation de carburant d'aviation et, partant, sur la diminution des émissions de vol. Ces deux facteurs devraient être automatiquement pris en compte dans la méthode d'estimation des émissions de vol afin de faciliter la transition vers des aéronefs plus efficaces et une planification optimisée des liaisons. Par conséquent, la méthode définie dans le présent règlement pour permettre à l'Agence d'estimer les émissions de vol devrait encourager le renouvellement de la flotte et la planification optimisée des liaisons. La méthode définie dans le présent règlement devrait être suffisamment fiable pour tenir compte des évolutions technologiques et des progrès opérationnels.

(12) Lorsque les conditions d'exploitation des vols réguliers futurs restent les mêmes que celles des vols déjà exploités sur une liaison, les estimations qui, conformément au présent règlement, se basent sur cette même liaison permettent d'estimer de manière beaucoup plus fiable la performance environnementale de ces vols réguliers. Aux fins du présent règlement, les conditions d'exploitation désignent le type d'aéronef, le type de carburant d'aviation, le nombre moyen de passagers et la masse de fret transporté. Toutefois, lorsque l'exploitant d'aéronef modifie les conditions d'exploitation d'un vol ou effectue de nouveaux vols, la consommation de carburant d'aviation et la performance environnementale des carburants d'aviation devraient être estimées à l'aide des méthodes et preuves scientifiques les plus récentes. Ces estimations devraient être précises et fondées sur une approche répondant au principe de précaution. Le présent règlement devrait donc définir la méthode d'estimation des émissions de vol pour les deux situations, c'est-à-dire dans le cas des vols pour lesquels toutes les informations nécessaires sur les opérations passées de l'exploitant d'aéronef sont disponibles et considérées comme fiables pour permettre des estimations relatives à ces opérations, ainsi que dans le cas des vols pour lesquels ces informations ne sont pas disponibles.

(13) La planification des vols futurs devrait être communiquée à l'Agence, en tenant dûment compte des considérations de confidentialité, afin que l'Agence compare les conditions d'exploitation et estime les émissions de vol de la manière la plus précise possible. En outre, les exploitants d'aéronefs devraient s'efforcer de fournir à l'Agence toute autre information qui pourrait permettre d'estimer les émissions de vol de la manière la plus précise possible.

(14) Les informations déclarées à l'Agence, notamment en ce qui concerne la consommation de carburant d'aviation par vol et les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués par aéroport, devraient être vérifiées par un vérificateur indépendant avant d'être déclarées à l'Agence. Cette vérification indépendante devrait être effectuée sur la base des principes et des orientations des dispositions législatives de l'Union pertinentes et des normes et méthodes internationales applicables. La vérification devrait également tenir compte des évolutions internationales en cours, notamment pour faire en sorte que les vols à destination de l'Union puissent également, le cas échéant, bénéficier des dispositions du présent règlement.

(15) Le présent règlement devrait établir les règles relatives à la période de validité des labels délivrés par l'Agence et les conditions relatives à la mention de cette période de validité lors de la délivrance des labels aux opérateurs d'aéronef, ainsi que les conditions selon lesquelles les exploitants d'aéronefs doivent afficher clairement des informations sur cette validité à leurs clients.

(16) Le présent règlement devrait fixer les conditions d'affichage des labels délivrés par l'Agence. À l'ère numérique, en particulier pour le transport aérien, les clients peuvent accéder en ligne à un ensemble beaucoup plus vaste d'informations sur les services de transport aérien proposés par les exploitants d'aéronefs concurrents. Il est donc essentiel de veiller à ce que les labels délivrés par l'Agence à un exploitant d'aéronef soient affichés dans tous les points de vente appartenant à cet exploitant d'aéronef selon les modèles établis dans le présent règlement. Les exploitants d'aéronefs devraient également veiller à ce que tous les points de vente auxquels ils sont liés par une relation contractuelle affichent les labels délivrés par l'Agence. Enfin, les exploitants d'aéronefs devraient déployer des efforts raisonnables pour faire en sorte que les points de vente avec lesquels ils ne collaborent pas affichent également les labels délivrés par l'Agence. Le fait de ne pas afficher les labels risquerait d'affaiblir la confiance qu'accorde la population au label et aux efforts entrepris par les exploitants d'aéronefs pour utiliser des carburants d'aviation dont les émissions sur l'ensemble du cycle de vie sont plus faibles.

(17) Le présent règlement devrait fixer les conditions dans lesquelles les exploitants d'aéronefs affichent les labels délivrés par l'Agence et devrait garantir que les informations sur les émissions de vol soient facilement reconnaissables. Il devrait définir les spécifications de conception et les modèles d'affichage, afin que les émissions de vol soient affichées par tous les exploitants d'aéronefs de manière harmonisée et reconnaissable.

(18) Les éléments de conception devraient notamment comporter un logo permettant de prouver que les émissions de vol ont été estimées par l'Agence au nom de l'Union européenne conformément au présent règlement. Ce logo harmonisé devrait garantir que les estimations des émissions de vol soient reconnaissables et devrait renforcer la confiance dans ces estimations, conformément au présent règlement. Il devrait également servir à représenter le présent règlement dans le monde et à éviter toute confusion avec d'autres actes législatifs de l'Union et initiatives existantes dans le domaine de la durabilité, notamment les labels délivrés conformément au règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil ([3]) et aux règlements délégués adoptés en vertu de celui-ci. Afin d'améliorer la communication et la sensibilisation, le présent règlement devrait également définir la terminologie spécifique permettant de faire clairement référence à chacun des éléments sur lesquels repose le label «émissions de vol». Il s'agit, par exemple, de la combinaison des émissions de vol, du logo et des autres aspects qui devraient constituer les éléments clés d'un label. Le présent règlement devrait donc définir un modèle de logo de label simple et clair, qui doit toujours être affiché à côté des informations relatives aux émissions de vol et qui comporte le drapeau de l'Union. Les conditions d'affichage des labels énoncées dans le présent règlement devraient garantir que les labels sont aisément accessibles et compréhensibles, et les conditions d'affichage devraient permettre aux clients de comparer facilement la performance environnementale des vols assurés par différents exploitants d'aéronefs effectuant la même liaison. Le présent règlement devrait garantir que les données relatives aux émissions sont affichées de manière cohérente et précise afin de permettre la comparabilité et une concurrence loyale sur le marché intérieur des transports, en particulier lorsque les services de transport aérien s'intègrent dans des chaînes de transport multimodales ou sont en concurrence avec d'autres modes de transport. À cette fin, le présent règlement devrait être compatible avec la législation applicable en matière de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

(19) Les conditions d'affichage des labels devraient être distinguées selon qu'il s'agit de l'affichage primaire ou de l'affichage secondaire. L'affichage des labels est susceptible d'améliorer la sensibilisation des clients aux émissions de vol estimées et aux efforts déployés par les exploitants d'aéronefs pour réduire l'empreinte environnementale des services de transport aérien qu'ils proposent. L'affichage primaire, qui devrait toujours indiquer les éléments clés d'un vol donné, dans un format aisément compréhensible, tout au long du processus de recherche et d'achat de vol, ne devrait nécessiter aucune intervention de la part du client. L'affichage primaire devrait également présenter les éléments nécessaires pour que le client puisse comparer les performances d'un exploitant d'aéronef donné à celles d'autres exploitants d'aéronefs concurrents sur la même liaison. Le but de cette comparaison devrait être de permettre au client de comprendre plus facilement les informations environnementales pertinentes et d'encourager davantage les exploitants d'aéronefs à améliorer leur performance environnementale. Un affichage secondaire, uniquement visible après intervention du client, devrait donner un niveau plus élevé de détail et de contexte sur la manière dont les émissions de vol ont été estimées, notamment, par exemple, la performance environnementale moyenne des carburants d'aviation utilisés par l'exploitant d'aéronef.

(20) Pour instaurer la confiance parmi les clients, il est essentiel de veiller à ce que seuls des labels valides soient affichés par les exploitants d'aéronefs. Le présent règlement devrait fixer les conditions permettant à l'Agence de vérifier que les labels sont correctement mis en œuvre et affichés par les exploitants d'aéronefs conformément aux dispositions législatives de l'Union pertinentes et aux normes et méthodes internationales applicables. Les labels révoqués et expirés ne devraient pas être affichés par les exploitants d'aéronefs. Le présent règlement devrait également fixer les conditions permettant à l'Agence de vérifier l'exactitude et la véracité des informations communiquées par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne leurs opérations. Il convient donc que le présent règlement, ainsi que les règles et pouvoirs applicables de l'Agence en matière d'exécution, fixent les conditions de réexamen des labels, ainsi que la procédure permettant à l'Agence de révoquer les labels invalides ou d'enjoindre aux exploitants d'aéronefs d'adapter leur affichage en conséquence.

(21) L'Agence devrait créer et tenir à jour un site web consacré aux émissions de vol, permettant aux exploitants d'aéronefs et au public d'accéder aisément aux informations sur le système. Ce site web est également nécessaire pour rendre le système plus attrayant pour les exploitants d'aéronefs.

([3]) Règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2017 établissant un cadre pour l'étiquetage énergétique et abrogeant la directive 2010/30/UE (JO L 198 du 28.7.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Afin de faciliter l'adoption du label «émissions de vol» dans l'Union, à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement et jusqu'au 1er janvier 2028, l'Agence devrait délivrer des labels uniquement pour les services de transport aérien de passagers ou les vols mixtes de passagers et de fret, à l'exclusion des services de transport aérien tout-cargo. Les services de transport aérien de passagers et de fret sont intrinsèquement différents dans l'organisation de leurs opérations, en particulier en ce qui concerne leurs relations avec les clients finaux. Le présent règlement accorde la priorité à la délivrance de labels aux exploitants d'aéronefs fournissant des services de transport aérien de passagers, afin de laisser suffisamment de temps aux acteurs du marché pour se familiariser avec les labels. Les labels ne devraient concerner tous les types de services de transport aérien qu'à partir du 1er janvier 2028.

(23) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité ReFuelEU Aviation,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des dispositions détaillées visant à garantir la mise en œuvre uniforme et le respect des règles relatives au système de labellisation environnemental énoncées à l'article 14 du règlement (UE) 2023/2405, à savoir:

a) une méthode scientifique et normalisée pour le calcul des émissions de vol, y compris la méthode d'estimation, basée sur les meilleures données scientifiques disponibles;

b) la procédure par laquelle les exploitants d'aéronefs doivent fournir à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») les informations pertinentes pour l'estimation des émissions de vol et la délivrance des labels correspondants;

c) la durée de la période de validité des labels délivrés par l'Agence;

d) les conditions et procédures permettant à l'Agence de réexaminer, de révoquer et de délivrer de nouveaux labels;

e) les modèles d'affichage des labels;

f) les règles garantissant un accès aisé à tous les labels délivrés dans un format lisible par machine;

g) la possibilité pour les exploitants d'aéronefs d'afficher d'autres informations sur la performance environnementale ne relevant pas du champ d'application du présent règlement, et les conditions dans lesquelles ils peuvent le faire.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «émissions de vol»: les émissions estimées, sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation, d'un vol effectué par un exploitant d'aéronef, composées des émissions dues à la cabine et des émissions dues au fret, mesurées en tonnes équivalent dioxyde de carbone;

2) «émissions imputables à la cabine»: la partie des émissions de vol attribuées à la cabine, mesurée en tonnes équivalent dioxyde de carbone;

3) «émissions imputables au fret»: la partie des émissions de vol attribuées au fret, mesurée en tonnes équivalent dioxyde de carbone;

4) «émissions imputables à la cabine par passager»: le résultat de la division des émissions imputables à la cabine par le nombre moyen de passagers sur les vols au cours de la période de planification horaire correspondante précédente, mesuré en kilogrammes d'équivalent dioxyde de carbone par passager;

5) «émissions imputables au fret par tonne»: le résultat de la division des émissions imputables au fret par la masse moyenne du fret transporté à bord de l'aéronef au cours de la période de planification horaire correspondante précédente, mesuré en kilogrammes d'équivalent dioxyde de carbone par tonne de fret;

6) «émissions imputables à la cabine par passager-kilomètre»: le résultat de la division des émissions imputables à la cabine par passager estimées par la longueur de la liaison exploitée, mesuré en grammes d'équivalent dioxyde de carbone par passager-kilomètre;

7) «émissions imputables au fret par tonne-kilomètre»: le résultat de la division des émissions imputables au fret par tonne estimées par la longueur de la liaison exploitée, mesuré en grammes d'équivalent dioxyde de carbone par tonne-kilomètre;

8) «label»: un schéma graphique, imprimé ou électronique, combinant le logo du label et les informations figurant à l'annexe III;

9) «logo du label»: l'image figurant à l'annexe III, point 1, du présent règlement, qui symbolise la vérification des émissions de vol;

10) «label périmé»: un label dont la validité a expiré;

11) «outil de déclaration numérique»: une plateforme numérique créée et gérée par l'Agence, constituant le point de contact unique avec les exploitants d'aéronefs pour la déclaration des données et la délivrance des labels;

12) «aéronef»: un aéronef au sens de l'article 3, point 28), du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ([4]);

13) «certificat d'exploitant d'aéronef»: un certificat de transporteur aérien (CTA) au sens de l'article 2, point 8), du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ([5]);

14) «aéroport»: un aéroport au sens de l'article 2, point 1), de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil ([6]);

15) «siège»: un siège monté dans un aéronef, permettant d'installer un passager pour la durée d'un voyage;

16) «passager» («pax»): une personne qui occupe un siège dans la cabine d'un aéronef lors du départ d'un aéronef et voyage à bord d'un aéronef afin d'atteindre une destination spécifique;

17) «zone de places assises»: la surface attribuée à chaque siège pour chaque passager et pour chaque classe de cabine, mesurée en mètres carrés;

18) «classe de cabine»: le service et l'aménagement distincts fournis aux passagers, caractérisés par la configuration spécifique des sièges dans la cabine, les commodités et la structure tarifaire;

19) «période de planification horaire»: la période de planification horaire au sens de l'article 2, point d), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ([7]);

20) «carburant d'aviation consommé de cale à cale»: la quantité de carburants d'aviation, mesurée en tonnes, consommée par un aéronef lors de l'exécution d'un vol, depuis le moment où il quitte son emplacement de stationnement à l'aéroport de départ jusqu'à l'arrêt complet à son emplacement de stationnement à l'aéroport d'arrivée;

21) «temps de vol cale à cale»: le temps total écoulé, mesuré en minutes, depuis le moment où l'aéronef quitte son emplacement de stationnement à l'aéroport de départ jusqu'à l'arrêt complet à son emplacement de stationnement à l'aéroport d'arrivée;

([4]) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) «émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation»: les émissions en équivalent-dioxyde de carbone des carburants d'aviation, correspondant aux émissions en équivalent dioxyde de carbone de la production, du transport, de la distribution et de l'utilisation à bord de l'énergie, y compris pendant la combustion, et qui représentent la somme du dioxyde de carbone (CO_2), du méthane (CH_4) et du protoxyde d'azote (N_2O) émis, calculées conformément à l'annexe V, point C, de la directive (UE) 2018/2001 et, le cas échéant, à d'autres dispositions législatives de l'Union et normes internationales pertinentes, et en utilisant les données et méthodes reflétant les évolutions scientifiques les plus récentes élaborées dans le cadre de l'OACI, et mesurées en grammes d'équivalent-dioxyde de carbone par mégajoule;

23) «équivalent dioxyde de carbone» («éq. CO_2»): l'unité de mesure comparant le forçage radiatif provoqué par un gaz à effet de serre à celui du dioxyde de carbone (CO_2);

24) «système de réduction des gaz à effet de serre provenant des carburants d'aviation»: un système accordant des avantages aux exploitants d'aéronefs en contrepartie d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants d'aviation;

25) «fret»: les marchandises, matériels et colis autres que les bagages des passagers, transportés à bord d'un aéronef, mesurés en tonnes;

26) «point de vente»: un lieu physique ou un service de plateforme en ligne appartenant à un exploitant d'aéronef, ou proposant les vols d'un exploitant d'aéronef, où un exploitant d'aéronef ou toute personne autorisée à le représenter stocke et met à la disposition du public, à des fins d'achat ou de comparaison, des informations sur les vols assurés par ledit exploitant d'aéronef.

Article 3

Demande de délivrance de labels par l'Agence

1. Un exploitant d'aéronef souhaitant que des labels lui soient délivrés pour ses vols soumet une demande à l'Agence, au plus tard le 1er février de chaque année, au moyen du module spécifique de l'outil de déclaration numérique. À cette fin, l'exploitant d'aéronef indique les vols à couvrir, conformément à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) 2023/2405. Sur la base de la demande, l'Agence engage un dialogue avec l'exploitant d'aéronef.

2. Au plus tard le 1er mai de chaque année, les exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 1 communiquent, au moyen du module spécifique de l'outil de déclaration numérique, les informations énumérées aux paragraphes 3 et 4 concernant leurs vols réguliers et les opérations effectuées au cours de l'année civile précédente.

3. L'exploitant d'aéronef communique les informations suivantes sur ses vols réguliers pour les deux périodes de planification horaire à venir:

a) les liaisons, avec mention de leurs aéroports de départ et d'arrivée, définies par leurs codes respectifs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Association du transport aérien international (IATA);

b) le ou les types d'aéronefs à utiliser, y compris la capacité en sièges par classe de cabine et les codes OACI et IATA;

c) le nombre estimé de vols à effectuer pour chaque liaison, accompagné d'une justification détaillée de l'estimation;

d) la ou les périodes de planification horaire des opérations;

e) sur une base volontaire, pour les vols réguliers qui sont nouveaux ou lorsque les conditions d'exploitation diffèrent sensiblement de celles qui s'appliquaient précédemment, les informations suivantes, accompagnées d'une justification détaillée:

   i) la quantité estimée de carburant d'aviation consommé de cale à cale;

   ii) une estimation du nombre de passagers par classe de cabine;

   iii) une estimation du volume de fret.

4. L'exploitant d'aéronef déclare les informations suivantes sur les opérations effectuées au cours de l'année civile précédente:

a) pour chaque aéronef exploité:

   i) le type d'aéronef défini par ses codes OACI et IATA respectifs;

   ii) le nombre de sièges disponibles par classe de cabine pour chaque configuration de cabine;

iii) le cas échéant, la zone de places assises par classe de cabine;

b) pour chaque vol effectué sur une liaison donnée:

i) le type d'aéronef défini par ses codes OACI et IATA respectifs;

ii) la liaison, avec mention des aéroports de départ et d'arrivée, définis par leurs codes OACI et IATA respectifs;

iii) le nombre de vols effectués dans les mêmes conditions d'exploitation;

iv) le nombre de passagers et de sièges par classe de cabine;

v) la quantité de fret;

vi) la quantité estimée de carburant d'aviation consommé de cale à cale;

vii) le temps de vol cale à cale;

viii) le mois et l'année d'exploitation;

c) pour chaque lot de carburant d'aviation embarqué dans un aéroport de départ donné, acheté auprès de fournisseurs de carburant d'aviation et pour lequel une demande d'avantages a été introduite et, volontairement, pour tous les autres lots de carburants d'aviation:

i) la quantité en tonnes, le numéro de lot et l'identification du fournisseur de carburant d'aviation;

ii) l'aéroport, défini par ses codes OACI et IATA respectifs, ainsi qu'une preuve d'achat et de livraison à cet aéroport;

iii) les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation, en grammes d'équivalent dioxyde de carbone par mégajoule (g CO_2eq/MJ);

iv) le cas échéant, une déclaration du système de réduction des gaz à effet de serre provenant des carburants d'aviation au titre duquel des avantages ont été demandés, la référence à l'instrument juridique au titre duquel les avantages ont été demandés et l'identité de l'autorité à laquelle la demande a été soumise.

5. L'Agence utilise les informations visées aux paragraphes 3 et 4, en tenant dûment compte des considérations de confidentialité, aux fins du traitement de la demande et de la délivrance des labels.

6. L'Agence tient également compte des informations communiquées par les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant d'aviation en vertu des articles 8 et 10 du règlement (UE) 2023/2405.

7. L'Agence peut exiger de l'exploitant d'aéronef qu'il fournisse toute information supplémentaire nécessaire à l'estimation des émissions de vol et à la délivrance des labels.

8. Avant qu'un exploitant d'aéronef ne communique à l'Agence les informations visées aux paragraphes 4 et 6, ces informations sont vérifiées par un vérificateur indépendant identifié dans la déclaration de l'exploitant d'aéronef. La vérification est effectuée conformément aux exigences énoncées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/2405. L'exploitant d'aéronef fournit au vérificateur toutes les pièces justificatives pertinentes afin de faciliter le processus de vérification des informations visées aux paragraphes 4 et 6.

En outre, les informations fournies au titre du paragraphe 4, point c), relatives aux émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation sont vérifiées par l'un des organismes de certification désignés dans le cadre de la directive (UE) 2018/2001 ou du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

Article 4

Attribution de labels aux vols des exploitants d'aéronefs

1. Lorsque l'Agence estime que les informations fournies par l'exploitant d'aéronef conformément à l'article 3 sont complètes et précises, au plus tard le 30 juin de chaque année:

a) elle procède à une estimation des émissions de chaque vol ou série de vols, conformément à l'article 5;

b) elle produit et attribue les labels aux vols réguliers, en attribuant des labels distincts pour chacune des deux périodes de planification horaire à venir, conformément à la période de validité visée au paragraphe 2;

c) elle distribue les labels dans un format lisible par machine aux exploitants d'aéronefs, en les informant du délai d'affichage et de la période de validité du label, au moyen du module spécifique de l'outil de déclaration numérique et en utilisant les modèles figurant à l'annexe III.

2. La période de validité des labels délivrés par l'Agence correspond aux éléments suivants:

a) pour la période de planification horaire d'hiver de l'exploitant d'aéronef, la période de validité va de la date de délivrance du label jusqu'à la fin de la période de planification horaire d'hiver, conformément au calendrier fixé à l'annexe I;

b) pour la période de planification horaire d'été de l'exploitant d'aéronef, la période de validité commence à partir de cinq mois avant le début de cette période de planification horaire d'été et prend fin avec celle-ci, conformément au calendrier fixé à l'annexe I.

3. Lorsque l'Agence constate qu'un exploitant d'aéronef n'a pas communiqué toutes les informations nécessaires à la délivrance des labels conformément à l'article 3, ou lorsqu'elle a des raisons dûment étayées de considérer que les informations fournies ne sont pas complètes ou précises, l'Agence demande à l'exploitant d'aéronef de corriger les informations fournies ou de fournir des informations supplémentaires.

4. Lorsque l'Agence constate, après la demande de correction mentionnée au paragraphe précédent, que les informations fournies par l'exploitant d'aéronef ne sont pas conformes aux exigences minimales énoncées à l'article 3, ou que la véracité ou l'exactitude de ces informations ne peuvent pas être vérifiées, elle refuse de délivrer le label, après avoir donné à l'exploitant d'aéronef la possibilité d'être entendu. L'Agence en informe l'exploitant d'aéronef concerné.

5. Lorsque les informations fournies par un exploitant d'aéronef conformément à l'article 3 doivent être corrigées après leur soumission ou après leur vérification par l'Agence, ou qu'elles ne sont plus valables, l'exploitant d'aéronef en informe l'Agence sans retard injustifié au moyen de l'outil de déclaration numérique et fournit les informations corrigées accompagnées des justifications nécessaires. L'Agence peut, sur la base des informations et des justifications fournies par l'exploitant d'aéronef, mettre à jour rétroactivement les émissions des vols et délivrer de nouveaux labels pour les vols ou séries de vols concernés.

Article 5

Estimation des émissions de vol

1. L'Agence estime les émissions de vol pour chaque vol ou série de vols effectués par un exploitant d'aéronef dans les mêmes conditions à l'aide de la méthode définie à l'annexe II du présent règlement:

a) en calculant les émissions de vol, conformément à l'annexe II, point 1;

b) en imputant les émissions de vol à la cabine et au fret, conformément à l'annexe II, point 2;

c) en générant l'empreinte et l'efficacité sur la base des émissions, conformément à l'annexe II, point 3;

d) en répartissant les émissions imputables à la cabine entre les différentes classes de cabine, conformément au point 4 de l'annexe II.

2. Lorsqu'elle applique la méthode définie à l'annexe II, l'Agence procède à une estimation des émissions de vol pour chaque vol ou série de vols effectués par un exploitant d'aéronef dans les mêmes conditions, conformément à la meilleure estimation établie pour les éléments suivants:

a) la consommation prévue de carburant d'aviation nécessaire pour effectuer le vol au départ d'un aéroport donné, estimée sur la base de la moyenne pondérée du carburant d'aviation consommé de cale à cale pour tous les vols exploités sur cette liaison au cours de la période de planification horaire correspondante précédente;

b) les émissions attendues sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués dans un aéroport de départ donné, estimées sur la base de la moyenne pondérée des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués dans cet aéroport au cours de la période de planification horaire correspondante précédente.

3. Lorsque les informations nécessaires pour estimer la consommation de carburant d'aviation conformément au paragraphe 2, point a), du présent article n'existent pas, sont insuffisantes, ne peuvent pas être vérifiées ou n'existent que pour des conditions d'exploitation sensiblement différentes, l'Agence estime la consommation de carburant d'aviation nécessaire pour effectuer le vol conformément à l'annexe II, point 1) 3) b).

4. Lorsque les informations nécessaires pour estimer les émissions attendues sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation conformément au paragraphe 2, point b), n'existent pas, sont insuffisantes, ne peuvent pas être vérifiées ou existent pour des conditions d'exploitation sensiblement différentes, l'Agence considère ces carburants d'aviation comme des carburants d'aviation conventionnels.

5. Par dérogation au paragraphe 2, point b), aux fins de l'estimation de la moyenne des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation conformément audit point, l'Agence peut affecter certains lots de carburants d'aviation à un certain vol ou à une certaine série de vols exploités par l'exploitant d'aéronef au départ d'un aéroport donné, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

a) l'exploitant d'aéronef en a fait la demande au moyen du module spécifique de l'outil de déclaration numérique;

b) les carburants d'aviation sont livrés physiquement aux exploitants d'aéronefs de cet aéroport par un fournisseur de carburant d'aviation pour un certain vol ou une certaine série de vols, en lots physiquement identifiables, la livraison étant étayée par une preuve telle qu'un document de transfert de produit;

c) le vol ou la série de vols auxquels les lots sont affectés sont identifiés et définis, au moins, par la liaison;

d) les lots de carburants d'aviation affectés à un certain vol ou à une certaine série de vols conformément au présent article sont déduits de l'estimation globale de la moyenne pondérée des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation de l'exploitant d'aéronef dans cet aéroport et ne sont pas utilisés pour déterminer la performance environnementale moyenne des carburants d'aviation dans cet aéroport;

e) le cas échéant, les carburants d'aviation sont affectés au vol ou à la série de vols ayant fait l'objet d'une déclaration au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([8]).

6. Lorsque des vols successifs sont effectués par un exploitant d'aéronef sans ravitaillement en carburant d'aviation entre ces vols, l'Agence procède à une répartition proportionnelle des émissions attendues sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation à l'aéroport de départ initial entre tous les vols effectués dans de telles circonstances.

7. Lorsqu'un exploitant d'aéronef ne fournit pas suffisamment d'informations à l'Agence en ce qui concerne les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués dans un aéroport de départ ou lorsque les carburants d'aviation ne peuvent pas être physiquement attribués à un aéroport de départ donné, l'Agence considère ces lots de carburants d'aviation comme des carburants d'aviation conventionnels.

8. Les valeurs par défaut utilisées pour estimer les émissions attendues sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation visées au paragraphe 2, point b), sont publiées et mises à jour sur le site web créé en application de l'article 8.

([8]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Article 6

Affichage des labels par les exploitants d'aéronefs

1. Les exploitants d'aéronefs détenteurs de labels sont responsables de la manière dont le label et son logo sont utilisés, en particulier dans le cadre de la publicité, et du respect des exigences du présent règlement. La délivrance des labels, y compris le logo du label, ne confère à l'exploitant d'aéronef ou au point de vente que le droit d'utiliser le logo du label conformément aux exigences énoncées dans le présent règlement.

2. Les exploitants d'aéronefs affichent les labels qui leur sont délivrés dans tous les points de vente qui leur appartiennent dans les meilleurs délais et conformément aux spécifications de l'annexe III et aux exigences suivantes:

a) au plus tard dans les 15 jours après avoir reçu ces labels de l'Agence conformément à l'article 4, paragraphe 1, point c). Tout retard est notifié à l'Agence et justifié dans ce délai de 15 jours;

b) les labels sont affichés clairement, de même que les détails essentiels du vol, y compris la liaison, l'horaire et la durée du vol prévus, ainsi que le prix, tout au long du processus d'achat électronique, à partir des résultats du moteur de recherche de vol et à l'issue de l'achat, à la fois lorsqu'apparaît la confirmation électronique de l'achat et sur la confirmation envoyée à l'acheteur;

c) les labels sont affichés dans toute publicité visuelle et tout matériel promotionnel technique pour ces vols, y compris sur l'internet, dans les applications numériques et dans un format physique, indépendamment de la localisation géographique de cette publicité ou de cette promotion.

3. Les exploitants d'aéronefs peuvent afficher les labels sur les cartes d'embarquement des vols pour lesquels des labels ont été délivrés.

4. Les exploitants d'aéronefs affichent les labels qui leur ont été délivrés sans interruption pendant les périodes de validité respectives de ces labels prévues à l'article 4, paragraphe 2.

5. Afin que les labels soient affichés de manière claire et correcte, les exploitants d'aéronefs:

a) ne fournissent pas aux clients ou n'affichent pas de labels, de marques, de symboles ou toute autre forme ou inscription équivalente qui imitent les labels délivrés en vertu du présent règlement et qui ne sont pas conformes à ses exigences;

b) ne fournissent pas aux clients ou n'affichent pas d'émissions de vol équivalentes ou similaires à celles figurant sur les labels prévues par le présent règlement ou qui ressemblent aux émissions de vol estimées conformément au présent règlement ou qui peuvent ressembler aux informations ou unités de mesure prévues à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/2405, ou les reproduire, pour les vols ou séries de vols pour lesquels aucun label n'a été demandé au titre du présent règlement et pour toute autre activité non liée au champ d'application du présent règlement;

c) s'abstiennent d'inclure toute information relative à leurs achats d'un certain type de carburant d'aviation susceptible de donner aux clients l'impression erronée qu'un vol donné sera effectué avec un certain type de carburant d'aviation, à moins que l'exploitant d'aéronef ne puisse démontrer la présence physique de ce type de carburant d'aviation sur ce vol et que la quantité et les caractéristiques de ce type de carburant sont identiques aux allégations présentées aux consommateurs.

6. Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que, lorsque leurs vols sont proposés ou disponibles dans des points de vente auxquels l'exploitant d'aéronef est lié par une relation contractuelle:

a) les labels soient affichés dans les meilleurs délais et au plus tard dans les 30 jours après qu'ils ont été reçus de l'Agence conformément à l'article 4, paragraphe 1, point c). Tout retard est notifié à l'Agence et justifié dans ce délai de 30 jours;

b) les points de vente ne refusent pas l'affichage des labels et ne recalculent pas les émissions des vols estimées par l'Agence pour ces exploitants d'aéronefs, que ce soit à des fins de comparaison ou d'achat.

7. Les exploitants d'aéronefs déploient des efforts raisonnables pour faire en sorte que les points de vente avec lesquels ils ne collaborent pas, mais qui proposent leurs vols, respectent également les exigences énoncées au paragraphe précédent dans les meilleurs délais.

Article 7

Contrôle du respect des dispositions

1. L'Agence examine périodiquement, au moins deux fois par an, pour chaque exploitant d'aéronefs à qui des labels ont été délivrés, si les facteurs sur la base desquels un label a été délivré pour chaque vol ou série de vols assurés dans les mêmes conditions ont changé.

2. Le réexamen visé au paragraphe 1 porte notamment sur:

a) l'exactitude et la véracité des informations communiquées par les exploitants d'aéronefs conformément à l'article 3, en particulier les informations communiquées en vertu de son paragraphe 3;

b) l'affichage correct des labels, conformément à l'article 6 et à l'annexe III, et l'affichage en temps opportun des labels, conformément à l'article 6, paragraphes 2, 6 et 7;

c) le respect, par les exploitants d'aéronefs, des dispositions relatives à la suppression des labels retirés ou expirés, conformément au paragraphe 4.

3. Aux fins du réexamen, l'Agence demande à l'exploitant d'aéronefs les informations nécessaires, y compris, le cas échéant, les rapports des vérificateurs indépendants.

4. Si, à l'issue de l'examen, l'Agence conclut qu'un label n'est plus approprié ou qu'il n'est pas correctement affiché par l'exploitant d'aéronef, elle décide, après avoir donné à l'exploitant la possibilité d'être entendu, de retirer le label existant ou d'en délivrer un nouveau. Cette décision est notifiée à l'exploitant d'aéronef au moyen de l'outil de déclaration numérique.

5. L'Agence examine les justifications fournies par l'exploitant d'aéronef pour tout retard dans l'affichage des labels, conformément à l'article 6, paragraphes 2, 6 et 7. Compte tenu de cette justification, l'Agence prend, après avoir donné à l'exploitant d'aéronef la possibilité d'être entendu, l'une des décisions suivantes, qu'elle notifie à l'exploitant d'aéronef au moyen de l'outil de déclaration numérique:

a) elle retire tous les labels délivrés à l'exploitant d'aéronef si le retard n'est pas justifié de manière satisfaisante;

b) elle accorde à l'exploitant d'aéronef une exemption ponctuelle pour le retard, et fixe un nouveau délai.

6. Dès réception d'une notification émise conformément au paragraphe 4 ou au paragraphe 5, point a), l'exploitant d'aéronef modifie l'affichage des labels ou supprime les labels retirés et, le cas échéant, les remplace par des labels valides délivrés par l'Agence, dans les meilleurs délais. L'exploitant d'aéronef confirme l'état de conformité avec les notifications reçues de l'Agence au moyen de l'outil de déclaration numérique.

7. L'Agence prend toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'un exploitant d'aéronef respecte les décisions qu'elle a émises conformément au paragraphe 4 et au paragraphe 5, point a).

8. Les exploitants d'aéronefs suppriment les labels retirés ou expirés dans les meilleurs délais sans qu'une notification à cet effet de la part de l'Agence soit nécessaire. Les exploitants d'aéronefs tiennent l'Agence informée à tout moment du retrait ou de la rectification des labels au moyen de l'outil de déclaration numérique.

9. Les exploitants d'aéronefs coopèrent avec l'Agence lorsqu'ils procèdent à un réexamen et suivent en permanence ses instructions en ce qui concerne l'affichage correct des labels.

10. Les exploitants d'aéronefs peuvent, dans des circonstances exceptionnelles, demander à l'Agence de retirer les labels spécifiques délivrés pour des vols ou une série de vols dont l'exploitation a été interrompue ou lorsqu'un changement des conditions d'exploitation au cours de la période de planification horaire rend les labels valides incorrects. Ils communiquent leur demande à l'Agence au moyen de l'outil de déclaration numérique.

11. L'Agence informe les exploitants d'aéronefs de toute règle et procédure spécifique figurant dans d'autres actes juridiques de l'Union qui garantissent le contrôle efficace du respect du présent règlement, y compris pour vérifier l'exactitude et la véracité des informations communiquées par les exploitants d'aéronefs et l'affichage correct des labels.

12. L'Agence informe les exploitants d'aéronefs des règles et procédures applicables en matière de dépôt de plaintes contre d'autres exploitants d'aéronefs.

Article 8

Site web sur les émissions de vol

1. L'Agence crée et tient à jour un site web consacré aux émissions de vol (ci-après le «site web») comprenant une partie accessible au grand public et une partie relative à la conformité uniquement accessible aux exploitants d'aéronefs. La partie du site web relative à la conformité est liée à l'outil de déclaration numérique mis en place par l'Agence.

2. La partie publique du site web satisfait aux exigences minimales suivantes:

a) être accessible par tout service en ligne dans un format lisible par machine et sans que le client doive s'enregistrer; être accessible aussi bien depuis le point de vente où les labels sont affichés que par l'intermédiaire de tous les moteurs de recherche;

b) fournir des informations détaillées sur la manière dont les émissions de vol de chaque vol ou série de vols des exploitants d'aéronefs ont été estimées, en informant le client de la méthode de calcul, y compris toutes les hypothèses, de manière claire, compréhensible et concise, en fournissant des explications sur les principaux termes et variables, ainsi que des exemples et des illustrations et toute information générale permettant de mieux comprendre les mesures prises par l'Agence pour calculer les émissions de vol, les données utilisées pour ce calcul et ces estimations, ainsi que les valeurs par défaut utilisées pour estimer les émissions de vol;

c) fournir des informations sur chaque estimation des émissions de vol ainsi que sur la délivrance et l'attribution des labels aux vols mis sur le marché;

d) fournir des informations sur la réduction des émissions des carburants d'aviation sur l'ensemble du cycle de vie résultant de l'achat par les exploitants d'aéronefs de carburants d'aviation dont les émissions sur l'ensemble du cycle de vie sont plus faibles, dans un aéroport de départ donné;

e) contenir une fonction de recherche permettant aux clients de rechercher des labels. Les critères de recherche sont au moins l'aéroport de départ et d'arrivée et, éventuellement, l'exploitant d'aéronef;

f) fournir une comparaison des labels sur la même liaison avec un critère de référence à élaborer par l'Agence sur la base des performances typiques observées sur la liaison ou sur des liaisons comparables. En particulier dans les cas où aucun exploitant d'aéronef n'a été sélectionné dans la fonction de recherche mentionnée au point e), y compris:

   i) une comparaison relative des émissions de vol, exprimées en pourcentage;

   ii) une comparaison relative de la réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation, exprimée en pourcentage;

g) présenter la comparaison visée au point f) sous forme d'une liste des exploitants d'aéronefs en ordre croissant, en plaçant d'abord l'exploitant d'aéronef dont les émissions de vol sont les plus faibles ou l'exploitant d'aéronef qui utilise les carburants d'aviation dont les émissions moyennes sur l'ensemble du cycle de vie sont les plus faibles;

h) afficher les informations suivantes sur la base de la liaison recherchée:

   i) la liaison, mesurée en kilomètres, définie par un aéroport de départ et d'arrivée, en utilisant les noms complets des deux aéroports, ainsi que leurs codes OACI et IATA respectifs;

   ii) les exploitants d'aéronefs exploitant cette liaison;

   iii) les émissions moyennes imputables à la cabine par passager pour chaque exploitant d'aéronef exploitant cette liaison;

   iv) une indication du ou des types d'aéronefs les plus fréquemment utilisés par chaque exploitant d'aéronef exploitant cette liaison;

   v) des informations destinées aux clients indiquant le cas échéant qu'une liaison introduite dans l'outil de recherche ne relève pas du champ d'application du présent règlement et qu'aucune information n'est disponible la concernant. Dans ce cas, l'Agence fournit une explication concise des critères à remplir pour que la liaison soit répertoriée dans l'outil de recherche.

3. La partie publique du site web satisfait aux exigences minimales suivantes:

a) l'accès de chaque exploitant d'aéronef est limité par des identifiants de connexion uniques. Il est sécurisé et les exploitants d'aéronefs sont en mesure de visualiser et de gérer leurs données relatives à la conformité, y compris les exigences en matière de déclaration ainsi que la production et la distribution des labels, et leur statut respectif par liaison;

b) les exploitants d'aéronefs ne peuvent consulter que leurs propres informations sur la conformité. Les exploitants d'aéronefs ne peuvent accéder qu'aux informations publiques concernant les labels des autres exploitants d'aéronefs.

Article 9

Entrée en vigueur

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

Toutefois, il s'applique aux exploitants d'aéronefs de fret relevant du champ d'application du règlement (UE) 2023/2405 à partir du 1er janvier 2028.

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

Fait à Bruxelles, le 18 décembre 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

CALENDRIER DE DÉPÔT DES DEMANDES ET DE PRODUCTION DES LABELS

Le calendrier pour la présentation des demandes par les exploitants d'aéronefs et pour la production et la distribution des labels par l'Agence est le suivant.

Tableau 1

Obligation	Calendrier
Opérations de l'année civile X-1, qui serviront de base aux informations fournies à l'Agence conformément à l'article 3, paragraphe 4	Du 01.01.X-1 au 31.12.X-1
Les exploitants d'aéronefs soumettent à l'Agence leur demande de délivrance de labels, conformément à l'article 3, paragraphe 1	À partir du 01.02.X
Les exploitants d'aéronefs déclarent les informations énumérées à l'article 3, paragraphes 3 et 4, conformément à l'article 3, paragraphe 2	À partir du 01.05.X
L'Agence estime les émissions de vol de chaque vol ou série de vols, produit et distribue les labels pour tous les vols prévus pour les deux périodes de planification horaire à venir, conformément à l'article 4, paragraphe 1	À partir du 30.06.X
Période de validité des labels pour les vols effectués au cours de la période de planification horaire d'hiver, conformément à l'article 4, paragraphe 2, point a)	À partir du moment de la délivrance par l'Agence au cours de l'année X et jusqu'à la fin de la période de planification horaire d'hiver des années X à X + 1, comme indiqué dans le programme de l'exploitant d'aéronef
Période de validité des labels pour les vols effectués au cours de la période de planification horaire d'été, conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b)	À partir de cinq mois avant le début de la période de planification horaire d'été de l'année X + 1 et jusqu'à la fin de cette période de planification horaire, comme indiqué dans le programme de l'exploitant d'aéronef

ANNEXE II

MÉTHODE D'ESTIMATION DES ÉMISSIONS DE VOL

La présente annexe définit la méthode et les étapes nécessaires que l'Agence doit suivre pour estimer les émissions de vol.

1. CALCUL DES ÉMISSIONS DE VOL

1) Les émissions de vol sont calculées en multipliant la consommation estimée de carburant d'aviation pour le vol en question par la moyenne pondérée des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués à l'aéroport de départ. Dans le même temps, les émissions de vol sont égales à la somme des émissions imputables à la cabine et au fret.

$$E = E_c + E_f = E_{WTT} + E_{TTW} = V_{fuel} \times EC_{fuel} \times LCE_{fuel}$$

où:

E = émissions de vol, en tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (t CO_2eq),

E_c = émissions imputables à la cabine, en t CO_2eq,

E_f = émissions imputables au fret, en t CO_2eq,

E_{WTT} = fraction des émissions de vol correspondant à celles du puits au réservoir, en t CO_2eq,

E_{TTW} = fraction des émissions de vol correspondant à celles du réservoir à la roue, en t CO_2eq,

V_{fuel} = consommation de carburants d'aviation du vol, en tonnes,

EC_{fuel} = contenu énergétique des carburants d'aviation, en mégajoule par kilogramme (MJ/kg),

LCE_{fuel} = émissions pondérées sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués à l'aéroport de départ, en grammes d'équivalent dioxyde de carbone par mégajoule (g CO_2eq/MJ).

2) Les émissions moyennes sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation embarqués à l'aéroport de départ correspondent à la moyenne pondérée des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation de tous les lots (*b*) de carburants d'aviation embarqués dans cet aéroport, compte tenu de l'article 5, paragraphe 6:

$$LCE_{fuel} = \frac{\sum_{b=1}^{n} (LCE_b \times V_b)}{\sum_{b=1}^{n} V_b}$$

où:

LCE_b = les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation d'un lot (*b*) de carburants d'aviation, en g CO_2eq/MJ. Pour les carburants d'aviation conventionnels, cette valeur est 89 g CO_2eq/MJ,

V_b = masse du lot «*b*» de carburants d'aviation, en tonnes.

3) La consommation estimée de carburants d'aviation d'un vol est calculée à l'aide de l'une des méthodes suivantes:

a) Utilisation d'opérations passées

Lorsque des données primaires sont disponibles pour les opérations des périodes de planification horaire correspondantes précédentes et correspondent aux conditions d'exploitation du vol régulier, l'estimation de la consommation de carburants d'aviation est calculée comme étant la moyenne pondérée de la consommation de carburants d'aviation déclarée pour les vols (*a*) exploités sur la liaison en question:

$$V_{fuel} = \sum_{a=1}^{n} \frac{F_a}{N_a}$$

où:

F_a = total du carburant d'aviation consommé de cale à cale pour tous les vols pertinents pour chaque label, au cours de la période de déclaration;

N_a = nombre total de vols assurés pour chaque label, au cours de la période de déclaration.

b) Sur la base de la formule de Bréguet

Si les données primaires pour les vols réguliers déclarés au titre de l'article 3, paragraphe 3, n'existent pas, sont insuffisantes, ne peuvent pas être vérifiées ou n'existent que pour des conditions d'exploitation sensiblement différentes de celles déclarées au titre de l'article 3, paragraphe 4, la consommation estimée de carburants d'aviation est calculée par approximation à l'aide de la formule de Bréguet.

Cette équation estime la performance globale de croisière comme suit:

$$R = \frac{V}{c} \times \frac{L}{D} \times ln\left(\frac{W_1}{W_2}\right)$$

où:

R = distance parcourue, en kilomètres,

V = vitesse de l'aéronef, en kilomètres par heure,

c = consommation de carburants d'aviation spécifique, en kilogrammes par Newton-heure,

L = portance agissant à bord de l'aéronef, en Newtons,

D = traînée agissant sur l'aéronef, en Newtons,

ln = fonction logarithme naturel,

W_1 = masse de l'aéronef au début de la croisière, en tonnes,

W_2 = masse de l'aéronef à la fin de la croisière, en tonnes.

En réorganisant la formule de Bréguet, on peut établir un rapport entre la masse initiale et la masse finale d'un aéronef, représentant la consommation de carburants d'aviation du vol en question:

$$\frac{W_1}{W_2} = e^{\left(\frac{R \times c}{V \times \frac{L}{D}}\right)}$$

En l'absence d'informations sur la masse à l'atterrissage pour chaque vol, les performances du moteur et les performances aérodynamiques de l'aéronef, ces facteurs ne sont pas calculés directement. La formule est affinée en régressant les facteurs afin de les corréler avec les observations dans les informations communiquées au titre de l'article 3, paragraphe 4, et, au moins, avec le type d'aéronef. Cette formule affinée doit être appliquée pour chaque aéronef:

$$V_{fuel} = a \times \left(\frac{e^{b \times R}}{r} - 1\right)$$

où:

a = masse de l'aéronef à l'atterrissage à l'aéroport d'arrivée, en tonnes,

$b = \frac{c}{V \times \frac{L}{D}}$,

$r = \frac{W_3}{W_1} = \frac{W_2}{W_0}$.

et où:

W_0 = masse à vide de l'aéronef, en tonnes,

W_1 = masse de l'aéronef après montée à 3 000 ft (ou 914,4 mètres), en tonnes,

W_2 = masse de l'aéronef après montée en croisière, croisière et descente à 3 000 ft (ou 914,4 mètres), en tonnes,

W_3 = masse de l'aéronef à l'atterrissage à l'aéroport d'arrivée, en tonnes,

Les coefficients *a*, *b* et *r* doivent être déterminés au moyen d'une analyse par régression, afin de réduire au minimum la différence estimée (L2-Norm) entre la consommation de carburants d'aviation observée et la valeur estimée.

2. **IMPUTATION DES ÉMISSIONS DE VOL À LA CABINE ET AU FRET**

1) Les émissions en vol sont imputées à la cabine (émissions imputables à la cabine, *Ec*) et au fret (émissions imputables au fret, *Ef*) sur la base de la répartition respective de la masse de la cabine et du fret, comme suit:

a) Émissions imputables à la cabine (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

où:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, part de la charge utile de l'aéronef attribuée à la cabine,

C_w = masse correspondant à la cabine (passagers et leurs bagages), en tonnes,

F_w = masse correspondant au fret à bord de l'aéronef, en tonnes.

b) Émissions imputables au fret (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

où:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, part de la charge utile de l'aéronef attribuée à la cabine.

2) Lorsque aucune information sur le nombre de passagers n'est communiquée parce que les conditions des opérations régulières sont différentes de celles des vols précédents, par exemple pour les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les nouvelles configurations d'aéronefs, un nombre estimé de passagers est calculé sur la base des facteurs suivants (à fournir sur le site internet établi en vertu de l'article 8):

$$C_W = \frac{N \times L \times P_m}{1000}$$

où:

N = nombre de sièges disponibles dans le type d'aéronef, par classe de cabine,

L = taux de remplissage estimé du vol, calculé en tenant compte du taux de remplissage moyen de l'exploitant d'aéronef par classe de cabine en particulier i) sur la même liaison, ii) sur des liaisons comparables et iii) sur toute autre route,

P_m = masse attribuée à un passager y compris ses bagages, soit 100 kg.

3. **PRODUCTION DE L'EMPREINTE ET DE L'EFFICACITÉ SUR LA BASE DES ÉMISSIONS**

1) Les émissions de vol imputées à la cabine et au fret sont ensuite utilisées pour générer l'empreinte et l'efficacité sur la base des émissions, et sont calculées comme suit:

a) Empreinte et efficacité sur la base des émissions imputables à la cabine

Émissions imputables à la cabine par passager (C_{ef})

$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000$, en kg CO_2eq/pax

Émissions imputables à la cabine par passager-kilomètre (C_{ei})

$C_{ee} = \frac{C_{ef}}{R} \times 1000$, en g CO_2eq/pax

où:

$R =$ *GCD*, distance de vol déterminée selon la méthode de la distance orthodromique (GCD), en km.

b) Empreinte et efficacité sur la base des émissions imputables au fret

Émissions imputables au fret par tonne de fret (F_{ef})

$F_{ef} = \frac{E_f}{F_w} \times 1000$, en kg CO_2eq/t

Émissions imputables au fret par tonne-kilomètre (F_{ee})

$F_{ee} = \frac{F_{ef}}{R}$, en g CO_2eq/tkm

4. **RÉPARTITION DES ÉMISSIONS IMPUTABLES À LA CABINE ENTRE LES DIFFERENTES CLASSES DE CABINE**

1) Lorsqu'un aéronef est exploité avec plus d'une classe de cabine, les émissions de la cabine sont réparties entre les différentes classes de cabine.

2) Lorsque l'exploitant d'aéronef déclare la zone de places assises de chaque configuration de chaque type d'aéronef, cette zone (SA) doit être utilisée en premier lieu pour calculer le facteur de classe de cabine à appliquer.

$$CCF = \frac{SA_c}{SA_l}$$

où:

CCF = facteur de classe de cabine représentant la répartition des émissions imputables à la cabine par passager entre les différentes classes de cabine, estimée sur la base de la zone de places assises attribuée, dans un aéronef, à la classe la plus basse,

SA_c surface au sol par siège de chaque classe de cabine («c»), en mètres carrés,

SA_l surface au sol par siège de la classe de cabine la plus basse («l»), en mètres carrés.

3) Si les informations visées aux points précédents ne sont pas disponibles, le CCF est estimé sur la base des moyennes pondérées de la zone de places assises déclarée au titre de l'article 3, paragraphe 4, point a). Les moyennes pondérées sont fondées, dans la mesure du possible, sur des données propres à l'exploitant et sont, au moins, ventilées par classe de cabine.

4) Lorsque les informations pour estimer le CCF sont insuffisantes, il convient d'utiliser le CCF par défaut indiqué dans le tableau 1.

Tableau 1

Calcul du CCF sur la base de la zone de places assises et de valeurs par défaut

Classe de cabine (c)	CCF sur la base de la zone de places assises	CCF par défaut	
		Fuselage large ($CCF_{c\text{-}w}$)	Fuselage étroit ($CCF_{c\text{-}n}$)
Économie (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Économie premium (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Classe de cabine (c)	CCF sur la base de la zone de places assises	CCF par défaut	
		Fuselage large (CCF_{c-w})	Fuselage étroit (CCF_{c-n})
Affaires (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1.[illegible]5$
Première (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1.[illegible]5$

5) Étant donné que les émissions imputables à la cabine comprennent tous les passagers d'un vol, quelle que soit la classe de cabine dans laquelle ils sont assis, les émissions imputables à la cabine sont attribuées à chaque passager en fonction de son facteur de classe de cabine. Cette attribution est effectuée sur la base d'un nombre théorique de passagers (LC_{eq}) en prenant pour équivalent commun la classe la plus basse.

$$LC_{eq} = \sum pax_c \times CCF$$

où:

LC_{eq} = nombre théorique de passagers calculé aux fins de l'attribution des émissions imputables à la cabine aux passagers dans chaque classe de cabine,

pax_c = nombre de passagers dans chaque classe de cabine.

6) Les émissions correspondant au passager de la classe la plus basse sont ensuite attribuées à chaque passager proportionnellement à son facteur de classe de cabine:

Émissions imputables à la cabine par passager (CC_{ef})

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, en kg CO_2eq/pax

Émissions imputables à la cabine par passager-kilomètre (CC_{ei})

$CC_{ee} = \frac{CC_{ef}}{R}$, en g CO_2eq/pkm.

ANNEXE III

MODÈLES POUR L'AFFICHAGE DES LABELS

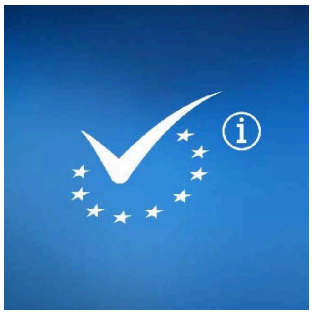
1. Le logo du label remplit les critères suivants:

a) Le logo doit se présenter sous les formes suivantes, l'affichage dépendant de la couleur du fond, afin de garantir l'accessibilité et la convivialité du graphisme.

a) La version principale du logo à utiliser dans la mesure du possible est la suivante:



b) La version du logo à utiliser sur des fonds sombres est la suivante:



c) Le logo à utiliser sur des fonds de couleur claire, uniquement si la version principale n'est pas suffisamment visible, par exemple en raison de l'absence de contraste, est le suivant:



b) Si l'espace est suffisant, le mot «vérifié» doit figurer sur la droite du logo du label. Il doit être stylisé en Calibri bold et toujours dans la langue de l'utilisateur:

a) La version principale du logo à utiliser dans la mesure du possible est la suivante:



b) La version du logo à utiliser sur des fonds sombres est la suivante:



c) Le logo à utiliser sur des fonds de couleur claire, uniquement si la version principale n'est pas suffisamment visible, par exemple en raison de l'absence de contraste, est le suivant:



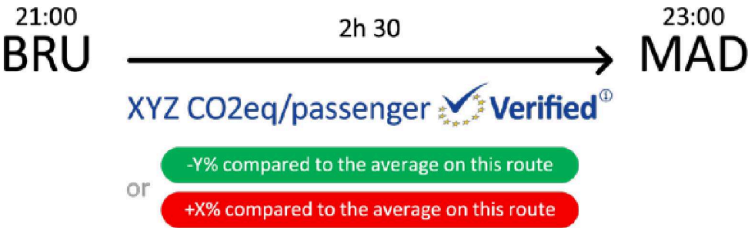
c) La couleur du logo du label et du texte qui l'accompagne doit être:

i) bleu #034EA2;

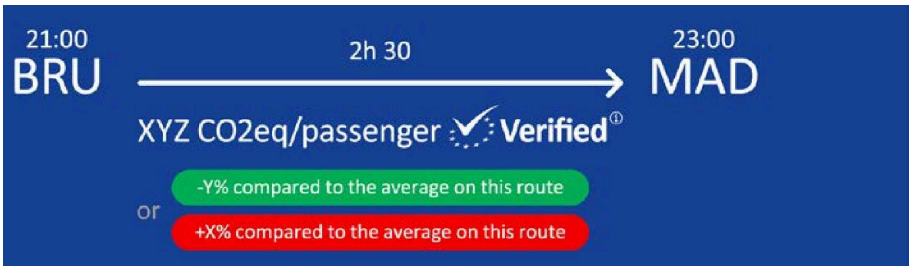
ii) jaune #FFCB04.

d) L'affichage primaire visé au point 2 doit toujours être affiché dans la langue de l'utilisateur (version anglaise à des fins d'illustration) et respecter la présentation suivante:

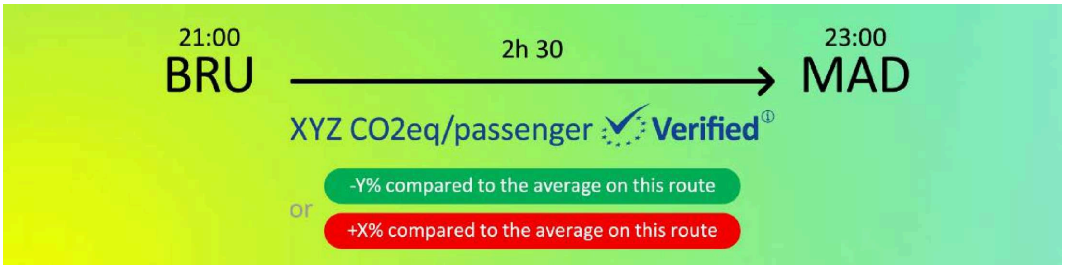
a) dans la mesure du possible:



b) sur des fonds sombres:

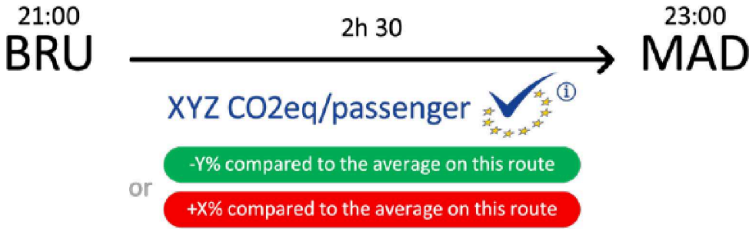


c) le logo à utiliser sur des fonds de couleur claire, uniquement si la version principale n'est pas suffisamment visible, par exemple en raison de l'absence de contraste, est le suivant:

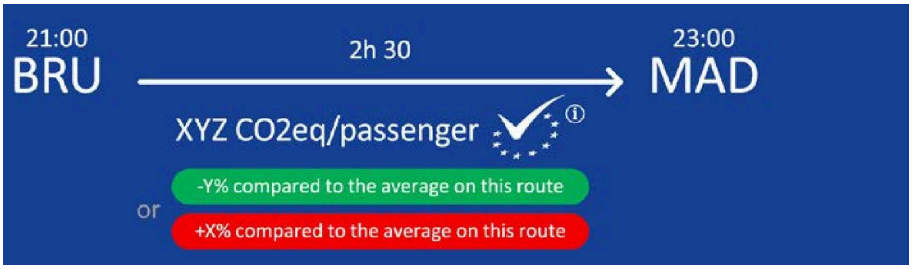


e) Lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour satisfaire aux exigences du paragraphe précédent, le dispositif d'affichage primaire doit satisfaire aux exigences suivantes:

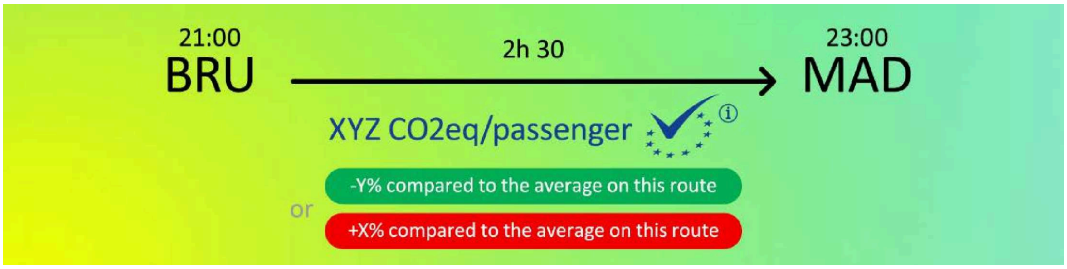
a) dans la mesure du possible:



b) sur des fonds sombres:



c) sur les fonds de couleur claire, uniquement si la version principale n'est pas suffisamment visible, par exemple en raison de l'absence de contraste:



f) L'affichage secondaire visé au point 3 doit être conforme à la disposition suivante et il doit toujours être affiché dans la langue de l'utilisateur et apparaître lorsque l'utilisateur passe au-dessus ou lorsqu'il clique sur le logo ou sur l'icône d'information («i») visible sur le côté droit du logo dans l'affichage primaire:



g) Le label est dénommé «label "Émissions de vol"».

2. Les informations suivantes doivent toujours figurer sur l'affichage primaire de l'étiquette en même temps que le logo:

a) pour les vols de passagers, les émissions imputables à la cabine par passager, en kg CO_2eq/pax. Lorsque de nourrissons âgés de moins de 24 mois voyagent sur les genoux d'un adulte et sont munis d'une ceinture de sécurité pour nourrissons, les émissions attendues de la cabine par passager sont celles de l'adulte uniquement;

b) pour les vols tout-cargo, eu égard à l'article 9, les émissions imputables au fret par tonne, en kg CO_2eq/t;

c) une version à l'échelle réduite du logo du label, comme indiqué au point 1 b);

d) la comparaison relative, en pourcentage, entre les émissions énumérées aux sous-points a) ou b) et un critère de référence à élaborer par l'Agence sur la base des performances typiques observées sur la liaison ou sur des liaisons comparables. Une couleur verte peut être utilisée pour indiquer une différence négative et une couleur rouge pour indiquer une différence positive par rapport à la moyenne;

e) une icône, sous la forme de l'icône d'information («i»), pour ouvrir l'affichage secondaire.

3. Les informations supplémentaires suivantes doivent être incluses dans l'affichage secondaire du label:

a) le nom de l'exploitant d'aéronef;

b) la liaison, définie par les noms de l'aéroport de départ et d'arrivée;

c) la distance de la liaison, en kilomètres;

d) pour les vols de passagers, les émissions imputables à la cabine par passager-kilomètre, en kg CO_2eq/passager-kilomètre;

e) pour les vols tout-cargo, eu égard à l'article 9, les émissions dues au fret par tonne-kilomètre, en kg CO_2eq/tonne-kilomètre;

f) les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants d'aviation, en kg CO_2eq/MJ;

g) la comparaison relative, en pourcentage, entre les émissions énumérées aux points 2 a) et 3 d) ou 2 b) et 3 e), ainsi que 3 f), et un critère de référence à élaborer par l'Agence sur la base des performances typiques observées sur la liaison considérée ou sur des liaisons comparables. Une couleur verte peut être utilisée pour indiquer une différence négative et une couleur rouge pour indiquer une différence positive par rapport à la moyenne;

h) la période de validité du label, y compris son dernier jour de validité;

i) un hyperlien vers le label spécifique «Émissions de vol» hébergé sur le site internet établi en vertu de l'article 8, stylisé sous la forme www.flightemissions.eu.

4. L'affichage du label doit être conforme aux spécifications techniques suivantes pendant sa période de validité:

a) il est affiché dans un format lisible par machine et accessible;

b) les informations figurant sur l'affichage primaire du label ne nécessitent pas d'intervention des passagers pour s'afficher;

c) la police de caractères du label (Calibri) et la taille utilisée doivent être claires et lisibles.