

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 juin 2025

PROGRAMMATION NATIONALE ET SIMPLIFICATION NORMATIVE DANS LE SECTEUR
ÉCONOMIQUE DE L'ÉNERGIE - (N° 1522)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 459

présenté par
M. Fugit

ARTICLE 7

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Pour le transport aérien, seuls les objectifs d'incorporation fixés à la section 11 du chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement s'appliquent. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 7 de la proposition de loi portant programmation nationale et simplification normative dans le secteur économique de l'énergie vise à transposer l'objectif d'incorporation des biocarburants, des biogaz avancés et des carburants renouvelables d'origine non biologique dans les transports issus de la directive 2023/2413 du 18 octobre 2023, dite "RED III".

Or, la même directive "RED III" détermine dans son considérant n°72 que, s'agissant du transport aérien, "les obligations spécifiques imposées aux fournisseurs de carburant dans l'aviation ne devraient être imposées qu'en vertu du règlement (UE) 2023/2405."

Le règlement (UE) 2023/2405, ou "Refuel EU", fixe en effet des objectifs clairs et ambitieux d'incorporation des carburants d'aviation durable (CAD), transposés dans le code de l'environnement français.

L'adoption de ce règlement avait d'ailleurs justifié la suppression de la Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans les Transports (TIRUERT) pour les carburéacteurs dans la dernière loi de finances. Cela dans l'objectif d'éviter un doublon.

Pourtant, le Gouvernement travaille actuellement sur un projet de mécanisme incitant à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC). Celui-ci envisage de porter des objectifs d'utilisation

d'énergie renouvelable par filière de carburant et d'incorporation de biocarburants avancés et d'hydrogène renouvelable et bas carbone.

Son déploiement entrerait ainsi directement en contradiction avec le droit européen, en plus d'ajouter une complexité administrative supplémentaire pour le secteur aérien français, qui pâtit déjà d'importantes distorsions de concurrence à l'international du fait des différences de réglementation environnementale.

Le présent amendement vise donc à garantir l'application stricte de la directive "RED III" et la conformité avec le droit européen, en appliquant seulement les obligations spécifiques imposées aux fournisseurs de carburants dans l'aviation régis par le règlement ReFuel Aviation.