



Section Environnement, novembre 2021

Fiche d'information Prise en compte des carburants durables d'aviation dans les mesures fondées sur le marché

Référence du dossier : BAZL-047.1-8/24

Contexte

Une procédure d'importation en Suisse de certains carburants durables d'aviation (Sustainable Aviation Fuels, SAF) est en vigueur depuis juillet 2021¹. L'importation n'est toutefois possible qu'à la condition de renoncer à l'allègement fiscal pour les biocarburants visé à l'article 12b Limpmin². Un premier mélange SAF a déjà été certifié et est importé en Suisse. Actuellement, il est prévu de ne mettre sur pied aucun circuit d'approvisionnement distinct pour le SAF en Suisse et de mélanger le SAF avec le kérosène d'origine fossile stocké dans les silos existants. Ce faisant, la prise en compte du SAF dans le système d'échange suisse de quotas d'émission, lequel est couplé au système d'échange de quotas d'émission européen, et dans le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est dissociée de la consommation physique. La présente fiche a pour but de répondre à certaines questions concernant la prise en compte du SAF dans les mesures fondées sur le marché.

CORSIA

Les modalités de la prise en compte du SAF dans le cadre de CORSIA sont définies à l'Annexe 16, vol. IV de la Convention de Chicago³ qui établit les compétences pour chaque étape du processus de certification. Il incombe notamment à l'exploitant d'aéronef de démontrer que le SAF embarqué correspond effectivement à du carburant admissible CORSIA⁴. La prise en compte est conditionnée à la certification de la production et du circuit d'approvisionnement. À cet égard, la réglementation prévoit explicitement que le carburant pris en compte ne doit pas nécessairement être embarqué physiquement dans un avion : la documentation de l'achat et la démonstration du mélange sont ici déterminants. L'Annexe 16, vol. IV détaille également les documents justificatifs à fournir ainsi que les modalités des audits des producteurs réalisés par les acheteurs de carburant, les organismes de vérification et les représentants des États.

Il faut également démontrer que des lots SAF spécifiques ne sont pas imputés à d'autres mesures de réduction du CO₂. L'exploitant d'aéronef est tenu de rédiger une déclaration à cet effet qui est contrôlée par un organisme de vérification accrédité (là aussi, une exigence de l'Annexe 16, vol. IV). Par ailleurs, l'OACI livre sur son site Internet toutes les données utiles pour identifier les lots de SAF pris en compte (document « CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for Transparency »). Des

¹ <https://www.ezv.admin.ch/ezv/fr/home/documentation/directives/d-9-impot-sur-les-huiles-minerales--prescriptions-administrativ.html>

² https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1996/3371_3371_3371/fr

³ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/experts/reglementation-et-informations-de-base/bases-legales-et-directives/annexes-a-la-convention-de-l-organisation-internationale-de-l-av.html>

⁴ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx>



données telles que l'année de production, le producteur, les caractéristiques du carburant, les matières premières et le processus de production, la référence des lots et la masse prise en compte pour chaque lot y figurent.

Système suisse d'échange de quotas d'émission

Les biocarburants sont pris en compte dans le système suisse d'échange de quotas d'émission selon les mêmes modalités que celles applicables dans le cadre du système européen correspondant⁵.

Le ch. 3.3. de l'annexe 16 de l'ordonnance sur le CO₂⁶ énonce que le facteur d'émission des carburants produits à partir de biomasse est nul, pour autant que la biomasse utilisée satisfasse aux critères de durabilité fixés à l'art. 17 de la directive 2009/28/CE⁷. Il appartient à l'exploitant d'aéronef de démontrer que les critères de durabilité sont remplis. De plus, les biocarburants doivent être certifiés conformément à un programme de certification agréé par la Commission européenne ou par un système national. Une prise en compte selon le système du bilan massique est admise, p. ex. sur la base de justificatifs d'achat, pour autant qu'il n'y ait pas de doublons avec d'autres systèmes et instruments.

Le décompte selon le système du bilan massique tel qu'il est prévu en Suisse n'est pas un motif de disqualification pour la prise en compte dans le régime CORSIA et dans le système suisse d'échange de quotas d'émission, pas plus que l'importation sans allègement fiscal.

De plus, le Conseil fédéral peut se prévaloir de l'art 35d LPE pour limiter l'importation sans allègement fiscal visé à la Limpmin⁸. Mais ce n'est pour l'heure pas à l'ordre du jour.

⁵ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2018/124/fr>

⁶ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2012/856/fr>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028&from=FR>

⁸ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1984/1122_1122_1122/fr