

Bruxelles, le 16 juillet 2021  
(OR. en)

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2021/0205(COD)**

---

10884/21  
ADD 3

TRANS 479  
AVIATION 207  
ENV 530  
ENER 331  
IND 201  
COMPET 558  
ECO 80  
RECH 355  
CODEC 1101  
CLIMA 197  
RELEX 674

#### **NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2021) 634 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2021) 634 final.

---

p.j.: SWD(2021) 634 final



Bruxelles, le 14.7.2021  
SWD(2021) 634 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil**

**relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable**

{COM(2021) 561 final} - {SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final}

## Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact de la proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable

### A. Nécessité d'une action

#### Pourquoi? Quel est le problème à résoudre?

S'il est essentiel de maintenir des conditions de concurrence égales dans le transport aérien, reste que les émissions de GES du secteur de l'aviation ont augmenté depuis le début des années 1990 à l'échelle de l'UE et de la planète et qu'elles devraient encore s'accroître d'ici à 2050. Au vu des objectifs chiffrés ambitieux en matière de climat que l'UE a adoptés pour 2030 et 2050, l'aviation doit accélérer sa décarbonation. Toutefois, les possibilités qui s'offrent au secteur pour réduire son empreinte carbone sont limitées, notamment en raison de sa dépendance à l'égard des carburants fossiles et de l'absence de technologies dans le domaine des carburants alternatifs qui soient matures et compétitives en termes de prix. Comme le souligne la Commission dans son plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, les carburants durables d'aviation sont susceptibles de contribuer de manière significative à la décarbonation du secteur. Ces carburants sont technologiquement viables et compatibles avec la technologie aéronautique et l'infrastructure de ravitaillement existantes. Toutefois, le marché des carburants durables d'aviation stagne car i) la production et ii) la demande sont faibles, ce qui s'explique par: a) les difficultés d'ordre industriel et commercial à surmonter, en raison notamment des coûts de production élevés et de la demande concurrente en matières premières et en électricité renouvelable; b) les investissements à haut risque nécessaires pour développer la production; et c) le fait que le cadre réglementaire et budgétaire en place ne favorise pas l'utilisation des carburants durables d'aviation, le tout dans le contexte d'un marché du transport aérien hautement compétitif.

#### Quels sont les objectifs de cette initiative?

L'objectif général de l'initiative est de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché du transport aérien tout en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation conformément aux objectifs de l'UE en matière de climat pour 2030 et 2050: il s'agit d'abandonner progressivement les carburants d'aviation fossiles et d'exploiter le potentiel de décarbonation élevé des carburants durables d'aviation, moyennant l'instauration d'un marché concurrentiel pour ces carburants, tout en garantissant l'égalité des conditions de concurrence dans le secteur de l'aviation. Cela suppose: i) d'une part, de parvenir à une production et à un approvisionnement à grande échelle de carburants durables d'aviation à des coûts compétitifs; d'optimiser les capacités de production existantes et stimuler le développement de nouvelles usines dans l'UE; et d'abaisser les coûts de production grâce à des économies d'échelle et des effets d'apprentissage; ii) d'autre part, de parvenir à une utilisation progressive et continue des carburants durables d'aviation par les compagnies aériennes; d'atténuer les risques de fuite de carbone et de veiller à ce que les compagnies aériennes aient accès au marché des carburants durables d'aviation à des conditions de concurrence égales.

#### Quelle est la valeur ajoutée de l'action à l'échelle de l'Union?

L'aviation est un marché hautement intégré dont les activités se déploient en réseau à travers toute l'UE. La dimension transfrontalière étant inhérente au transport aérien, un cadre réglementaire fragmenté constitue un obstacle majeur pour les opérateurs économiques. Une multiplicité de mesures nationales pourrait entraîner des effets contre-productifs imprévus. Les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation ne connaissent pas non plus de frontières et ne peuvent donc être abordées uniquement à l'échelle nationale ou locale. Les objectifs de l'UE en matière de climat ont plus de chance d'être atteints efficacement si la politique en la matière est définie au niveau de l'UE. Enfin, l'objectif d'une expansion massive de la production et de l'approvisionnement en carburants durables d'aviation est poursuivi de manière plus efficace au niveau de l'UE, étant donné la forte intégration du secteur de l'énergie, où les acteurs du marché opèrent principalement dans l'ensemble de l'UE.

### B. Les solutions

#### Quelles sont les options législatives et non législatives envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?

Les mesures proposées s'articulent autour d'une exigence réglementaire consistant à garantir l'égalité des conditions de concurrence dans le transport aérien tout en imposant une obligation en ce qui concerne les carburants durables d'aviation. Il existe différentes façons de concevoir cette obligation selon les options stratégiques envisagées. Une première série d'options (A1 et A2) prévoit l'obligation pour les fournisseurs de distribuer des carburants durables d'aviation dans tous les aéroports de l'UE. Une deuxième série d'options (B1 et B2) prévoit l'obligation pour les compagnies aériennes d'embarquer des carburants durables d'aviation lorsqu'elles opèrent au départ des aéroports de l'UE (l'option B1 couvre tous les vols, l'option B2 couvre uniquement les vols à l'intérieur de l'UE). Enfin, une troisième série d'options (C1 et C2) prévoit l'obligation pour les fournisseurs de

distribuer des carburants durables d'aviation, avec une certaine souplesse dans un premier temps, et pour les compagnies aériennes d'embarquer du carburant d'aviation avant de quitter les aéroports de l'UE. Les objectifs sont exprimés en volume de carburant durable d'aviation pour les options A1, B1, B2 et C1, et en termes de réduction de l'intensité en CO2 des carburants d'aviation pour les options A2 et C2. Toutes les options prévoient des incitations à soutenir les carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport<sup>1</sup>. Toutes les options sont assorties de mesures d'accompagnement qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente initiative. Il s'agit notamment d'intensifier l'action européenne au sein de l'OACI en vue d'établir, à l'échelle mondiale, des objectifs chiffrés d'utilisation des carburants durables d'aviation, d'orienter les financements vers le déploiement de ces carburants, de mettre en place une alliance stratégique pour soutenir les carburants renouvelables et bas carbone, et de faciliter le processus de certification des carburants durables d'aviation. Le déploiement des carburants durables d'aviation peut également prendre appui sur d'autres composantes du cadre réglementaire de l'UE en cours de révision (par exemple, le SEQUE-UE<sup>2</sup>, la directive sur la taxation de l'énergie et la directive sur les énergies renouvelables). Les options C1 et C2 sont les options privilégiées car elles permettent d'accroître sensiblement la production et l'utilisation des carburants durables d'aviation conformément aux ambitions en matière de climat, avec un minimum de distorsions du marché et de fuites de carbone, et de manière efficace au regard des coûts.

### **Qui soutient quelle option?**

Dans leur grande majorité, les parties prenantes des secteurs de l'aviation et des carburants, les États membres et les ONG sont favorables à la mise en place d'une obligation en ce qui concerne les carburants durables d'aviation, qu'ils perçoivent comme un mécanisme d'action efficace pour stimuler la production et l'utilisation des carburants durables d'aviation et réussir la décarbonation du secteur de l'aviation. Les parties prenantes sont assez partagées sur la manière précise dont cette option doit être conçue, mais une majorité de fournisseurs de carburants, d'États membres et d'ONG ainsi que certaines compagnies aériennes prônent une obligation en ce qui concerne les carburants durables d'aviation du côté de l'offre, moyennant une certaine souplesse dans la distribution des carburants, et la fourniture de carburant d'aviation pour tous les vols au départ des aéroports de l'UE. Parallèlement, la majorité des parties prenantes estiment qu'il est nécessaire de prendre des mesures pour prévenir les fuites de carbone et les distorsions sur le marché intérieur de l'aviation. La majorité des parties prenantes soutient également des mesures d'incitation spécifiques en faveur des carburants renouvelables d'origine non biologique. Toutes ces mesures sont incluses dans les options C1 et C2.

## **C. Incidence de l'option privilégiée**

### **Quels sont les avantages de l'option privilégiée?**

Les options C1 et C2 entraînent une réduction importante, d'environ 60-61 % d'ici à 2050, des émissions de CO2 de la production à la combustion dans le secteur de l'aviation par rapport au scénario de référence. Les émissions de polluants atmosphériques diminuent d'environ 9 % d'ici à 2050 par rapport au scénario de référence. Globalement, les coûts environnementaux de l'aviation (liés aux émissions de CO2 et de polluants atmosphériques), exprimés en valeur actualisée sur la période 2021-2050, sont réduits d'environ 87 à 88 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence. Les capacités de production des carburants durables d'aviation gagnent entre 25,5 et 25,6 millions de tonnes supplémentaires d'ici à 2050. L'apparition des carburants durables d'aviation sur le marché entraîne une réduction importante de la dépendance du secteur à l'égard des carburants d'aviation fossiles, dont la consommation diminue de 65 % d'ici à 2050 par rapport au scénario de référence. La sécurité d'approvisionnement énergétique de l'UE s'améliore puisque les importations d'énergie fossile en provenance de pays tiers diminuent et que les matières premières et l'électricité renouvelable destinées à la production des carburants durables d'aviation proviennent de l'UE (les carburants durables d'aviation produits dans l'UE représentent 92 % du total utilisé en 2050). Avec les options C1 et C2, les technologies dans le domaine des carburants durables d'aviation présentant le meilleur potentiel de décarbonation se généralisent plus tôt sur le marché qu'en l'absence d'une intervention. Les prix des carburants durables d'aviation diminuent par rapport aux estimations actuelles, ce qui contribue à réduire à terme l'écart avec le prix des carburants d'aviation fossiles. Les options C1 et C2 entraînent une création nette d'emplois dans l'UE, soit environ 202 100 emplois supplémentaires par rapport au scénario de référence. Enfin, la réduction de la pollution atmosphérique a des effets positifs en termes de santé publique (ainsi, les coûts externes liés à la pollution atmosphérique diminuent d'environ 1,5 milliard d'EUR sur la période 2021-2050 par rapport au scénario de référence).

### **Quels sont les coûts de l'option privilégiée?**

Globalement, les options stratégiques C1 et C2 entraînent une augmentation des coûts de 20,3 milliards d'EUR et

<sup>1</sup> Carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO), tels que définis dans la directive (UE) 2018/2001 sur les énergies renouvelables (refonte). Communément appelés «carburants de synthèse».

<sup>2</sup> Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

de 14,6 milliards d'EUR respectivement par rapport au scénario de référence sur la période 2021-2050. Ces coûts sont en grande partie dus à une augmentation du coût des carburants d'aviation par rapport au scénario de référence: 103,5 milliards d'EUR pour C1 et 88,2 milliards d'EUR pour C2 en valeur actualisée sur la période 2021-2050. L'accroissement du coût des carburants se répercute sur les tarifs aériens, qui devraient augmenter d'environ 8,1 à 8,2 % d'ici à 2050. La hausse des tarifs aériens entraîne un léger ralentissement de l'activité totale du transport aérien de passagers par rapport au scénario de référence, mais celle-ci continue néanmoins d'augmenter de 77 % d'ici à 2050 en comparaison de 2015. Il s'ensuit une baisse des coûts d'investissement et d'exploitation dans le transport aérien, respectivement de 84 milliards d'EUR (C1) et de 74,5 milliards d'EUR (C2) par rapport au scénario de référence. Les coûts logistiques supplémentaires s'élèvent à 0,19 milliard d'EUR (C1 et C2). Les compagnies aériennes subissent également une augmentation des coûts de déclaration de 0,34 milliard d'EUR (C1 et C2) par rapport au scénario de référence, en valeur actualisée sur la période 2021-2050. Pour les producteurs de carburants durables d'aviation, les besoins d'investissement pour la période 2021-2050 sont estimés à environ 10,4-10,5 milliards d'EUR. En effet, 104 à 106 usines supplémentaires doivent être construites dans l'UE d'ici à 2050 pour répondre aux besoins en termes de capacités de production de carburants durables d'aviation.

**Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises?**

L'incidence de cette initiative sur les entreprises, les PME et les microentreprises, probablement marginale, est difficile à prévoir. Pas d'évaluation détaillée.

**Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?**

Bien que cette initiative s'appuie dans une large mesure sur des procédures administratives et d'application déjà mises en place par d'autres cadres réglementaires de l'UE, elle suppose pour les autorités une augmentation des coûts administratifs de 0,27 milliard d'EUR (C1 et C2). Les coûts augmentent en effet de 264 millions d'EUR pour les États membres et de 2,7 millions d'EUR pour les autorités de l'UE.

**Y aura-t-il d'autres incidences notables?**

Aucune autre incidence notable n'est attendue.

**D. Suivi**

**Quand la législation sera-t-elle réexaminée?**

La politique sera évaluée lorsqu'il se sera écoulé un laps de temps suffisant après l'adoption de la proposition pour que les mesures aient pris effet et donné des résultats. À moins de difficultés de mise en œuvre, ce délai ne sera pas inférieur à cinq ans après l'entrée en vigueur de la législation.