

Bruxelles, le 19 novembre 2021  
(OR. en)

13853/21

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2021/0205(COD)

---

---

TRANS 670  
AVIATION 280  
ENV 871  
ENER 490  
IND 341  
COMPET 810  
ECO 122  
RECH 505  
CODEC 1467  
CLIMA 371  
RELEX 970

## RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	ST 10884/21 INIT+ADD 1 -3
Objet:	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 – Rapport sur l'état des travaux / Débat d'orientation

---

*La présidence a prévu un rapport sur l'état des travaux et un débat d'orientation sur la proposition visée en objet pour la session du Conseil TTE qui se tiendra le 9 décembre 2021. Afin d'informer les ministres des progrès réalisés à ce jour et d'orienter un échange de vues sur des questions de fond, la présidence a élaboré un rapport sur l'état d'avancement des travaux (annexe I). Les délégations trouveront à l'annexe II une note d'orientation en vue du débat d'orientation ministériel.*

*Le Coreper/Conseil sera invité à prendre note du rapport sur l'état des travaux qui figure à l'annexe I. Le Conseil sera invité à examiner les points figurant à l'annexe II.*

**I. INTRODUCTION**

Le 14 juillet 2021, la Commission a présenté la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55"<sup>1</sup>, qui vise à rendre les politiques de l'UE en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des sols, de transport et de fiscalité adaptées à la réalisation de l'objectif de l'UE consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % à l'horizon 2030 par rapport à 1990.

Le paquet "Ajustement à l'objectif 55" vise à atteindre les objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat<sup>2</sup> de manière à transformer fondamentalement l'économie et la société pour construire un avenir plus juste, plus vert et plus prospère. La réduction des émissions au cours de la prochaine décennie est essentielle pour faire en sorte que l'Europe soit le premier continent neutre pour le climat à l'horizon 2050 et que le pacte vert pour l'Europe devienne une réalité.

Afin d'atteindre l'objectif consistant à mettre l'UE sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050, une réduction d'environ 90 % des émissions dues aux transports serait nécessaire. La proposition susmentionnée jouerait un rôle important à cet égard, son principal objectif étant d'accroître à la fois la demande et l'offre de carburant durable d'aviation, y compris les carburants de synthèse pour l'aviation, tout en assurant des conditions de concurrence égales sur l'ensemble du marché du transport aérien de l'UE. Ses principales dispositions portent notamment sur les aspects suivants:

---

<sup>1</sup> Le paquet comprend douze propositions de la Commission dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la fiscalité, du commerce et des transports; des propositions supplémentaires dans le domaine de la politique énergétique sont encore attendues avant la fin de cette année. Trois propositions législatives sont directement liées aux politiques des transports: la proposition susmentionnée, la proposition de règlement relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime ("FuelEU Maritime") et la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021).

- (i) la fixation des exigences en matière d'embarquement de carburant durable d'aviation et de carburant de synthèse pour l'aviation à partir de 2025, avec une augmentation progressive jusqu'en 2050;
- (ii) l'établissement d'une période transitoire au cours de laquelle un fournisseur de carburant peut atteindre les objectifs énoncés à l'annexe sous la forme d'une moyenne pondérée des quantités qu'il a fournies dans l'Union;
- (iii) l'assurance de mesures visant à éviter l'emport de carburant supplémentaire;
- (iii) l'établissement d'obligations de déclaration pour les fournisseurs de carburants et les exploitants d'aéronefs.

La proposition ci-dessus présente des liens avec d'autres propositions du paquet "Ajustement à l'objectif 55". En particulier, la définition du carburant durable d'aviation et du carburant de synthèse pour l'aviation qui y est mentionnée provient de la directive sur les énergies renouvelables (RED)<sup>3</sup>. La disposition relative à l'obligation pour les aéroports de l'Union de fournir les infrastructures est liée au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil - COM(2021) 559 final.

## **II. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS**

Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond<sup>5</sup> pour cette proposition; M. Søren GADE (DK, RENEW) en est le rapporteur.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis le 20 octobre 2021<sup>6</sup>.  
Le Comité des régions n'a pas encore rendu d'avis sur cette proposition.

Le Parlement espagnol a adopté un avis<sup>7</sup> sur l'application du principe de subsidiarité le 27 octobre 2021 et le Sénat tchèque a adopté une résolution<sup>8</sup> sur la proposition.

---

<sup>5</sup> Les commissions parlementaires ITRE et ENVI agiront dans le cadre de la procédure avec commissions associées (article 57 du règlement intérieur du Parlement européen).

<sup>6</sup> ST 13293/1/21 REV1.

<sup>7</sup> ST 13710/21

<sup>8</sup> ST 14035/21

### **III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PRÉPARATOIRES**

Au cours de la présidence slovène, la proposition susmentionnée a fait l'objet de nombreuses réunions au niveau du groupe "Aviation". Jusqu'à ce jour, sept réunions ont été consacrées à la présentation de la proposition, à l'étude de son analyse d'impact, à l'examen approfondi de la proposition article par article, ainsi qu'à l'examen de trois compromis de la présidence.

Par ailleurs, cette proposition a été examinée dans le cadre d'un échange de vues plus large sur les trois dossiers relatifs aux transports du paquet "Ajustement à l'objectif 55", qui s'est tenu lors de la réunion du Comité des représentants permanents du 12 novembre 2021.

La présidence slovène a également élaboré un rapport (document ST 13977/21) en vue de faire le point sur l'état d'avancement général des travaux et de donner un aperçu des progrès accomplis non seulement sur la proposition, mais aussi sur l'ensemble du paquet "Ajustement à l'objectif 55". Le rapport porte sur ses aspects horizontaux, tels que les liens entre les propositions, et sur les principales questions soulevées jusqu'à présent dans le cadre des discussions. Ce rapport a été distribué en tant que document d'information à toutes les formations du Conseil compétentes pour les différentes propositions du paquet.

#### **IV. TRAVAUX MENÉS EN VUE D'UN COMPROMIS**

La présidence a élaboré et examiné avec les membres du groupe "Aviation" trois textes de compromis<sup>9</sup> dans lesquels la plupart des questions de la proposition ont été traitées. Les travaux doivent toutefois se poursuivre sur les deux principales questions litigieuses mentionnées ci-après.

Le débat a démontré l'importance que revêt la proposition pour les États membres. Si les États membres soutiennent les objectifs poursuivis par la proposition, nombre d'entre eux ont adopté des approches différentes quant à la manière d'atteindre ces objectifs. Tout au long des discussions qui se sont déroulées durant la présidence slovène, les points suivants ont été clarifiés et améliorés:

- 1) une clause dérogatoire a été introduite pour les petits aéroports que les États membres souhaiteraient inclure dans le champ d'application de la proposition;
- 2) le champ d'application des exploitants d'aéronefs a été élargi de sorte que davantage d'exploitants d'aéronefs relèvent désormais du champ d'application du règlement;
- 3) la définition de la "quantité annuelle de carburant d'aviation requise" et l'article 5 ont été clarifiés afin de garantir des mesures de sécurité dans les dispositions relatives au suremport;
- 4) la preuve de conformité par les fournisseurs de carburants a été clarifiée;
- 5) le rôle de l'autorité nationale compétente a été clarifié, en particulier à l'égard de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne;
- 6) la terminologie relative aux amendes a été améliorée;
- 7) la collecte de données et les obligations de déclaration ont été étayées afin d'assurer la surveillance des effets de ce règlement sur la compétitivité des opérateurs et des plateformes de l'Union.

---

<sup>9</sup> ST 11686/21 + REV 1 - 2

## V. CONCLUSIONS

Sur la base des travaux effectués à ce jour, la présidence tire les conclusions suivantes:

1. Les États membres soutiennent dans une large mesure les objectifs du projet de règlement.
2. Néanmoins, les positions des États membres divergent sur deux principaux points de désaccord, à savoir:
  - le niveau et le calendrier des obligations introduites dans ce règlement;
  - la définition des carburants durables d'aviation, qui détermine la portée des carburants à autoriser qui relèvent de ce règlement.
3. Enfin, quelques points en suspens doivent encore être précisés. Il s'agit notamment des points suivants:
  - les dispositions visant à lutter contre le suremport pour ce qui est des vols à l'intérieur de l'UE;
  - la durée et la portée de la période transitoire;
  - la destination des amendes perçues par les États membres conformément à l'article 11 sur le contrôle du respect des dispositions;
  - la rationalisation des tableaux figurant à l'annexe II.

Si la présidence estime avoir beaucoup travaillé sur le texte et ses points les moins litigieux, il reste encore des travaux préparatoires à mener. La présidence a également présenté des propositions concernant les principaux points de désaccord dans son dernier texte de compromis, mais des discussions plus approfondies sont nécessaires.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents et le Conseil sont invités à prendre note du présent rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant la proposition de règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable.

*Les États membres sont invités à faire part de leurs points de vue sur les aspects suivants de la proposition:*

- *le caractère adéquat du niveau des obligations de mélange proposées par la Commission pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE;*
- *la question de savoir si l'approche de la Commission concernant les carburants qui devraient être éligibles en tant que carburants durables d'aviation est suffisante pour atteindre le niveau d'ambition relatif aux carburants durables d'aviation dans toute l'UE, tout en assurant l'intégrité environnementale et la compétitivité des exploitants de l'UE.*