



Bruxelles, le 20 janvier 2022
(OR. fr)

5486/22

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

LIMITE

**AVIATION 11
TRANS 33
ENV 55
ENER 24
IND 11
ECO 4
RECH 25
CODEC 61
COMPET 35
CLIMA 21
RELEX 56**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
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 - "RefuelEU Aviation" <ul style="list-style-type: none">• Document de réflexion de la Présidence

En vue de la réunion sur l'aviation du 25 janvier 2022, les délégués trouveront en annexe un document de réflexion de la Présidence sur la 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 – « RefuelEU Aviation »

Refuel EU Aviation : impacts du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » sur la connectivité aérienne, la compétitivité des opérateurs et les risques de fuites de carbone

Lors de la discussion du Conseil des Ministres des Transport du 9 décembre 2021 relative à l'initiative « Refuel EU Aviation », plusieurs délégations ont souligné la nécessité de préserver la connectivité aérienne et de maintenir la compétitivité du secteur européen de l'aviation, qui est confronté aux conséquences de la pandémie. Certaines de ces délégations ont relevé que la perte de compétitivité des opérateurs européens entraîne par ailleurs des risques de fuite de carbone. Plusieurs délégations ont pointé à cet égard les impacts économiques cumulés des différentes initiatives du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » sur ce secteur.

La présente note vise à identifier et à caractériser la nature des impacts économiques de ce paquet législatif sur le secteur aérien, pour mieux appréhender leurs effets possibles sur la connectivité aérienne, sur la compétitivité des opérateurs et in fine sur le risque de fuites de carbone pour la partie des vols exposée à une concurrence internationale.

Trois initiatives législatives parmi celles du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ont plus particulièrement un impact sur les coûts des compagnies aériennes :

- la proposition de règlement « Refuel EU Aviation » fixe une trajectoire d'incorporation obligatoire de carburants durables pour l'aviation (SAF) ;
- la proposition de révision de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS) prévoit une suppression d'ici à 2027 des quotas gratuits alloués aux compagnies aériennes et l'intégration dans le droit européen du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) ;
- la proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie (ETD) propose d'introduire la taxation obligatoire du kérosène sur les liaisons intra-UE, en l'alignant progressivement sur la fiscalité du transport routier.

Il convient de noter que les impacts de ces initiatives ne sont pas totalement cumulatifs, puisque des dispositions permettant de réduire le coût net d'utilisation des SAF sont prévues :

- Dans la révision de la directive ETD qui prévoit des taux très réduits pour ces carburants ;
- Dans la révision de la directive ETS qui prévoit dans la partie B de son annexe IV la prise en compte d'un facteur d'émission égal à zéro pour les SAF consommés qui respectent les critères de durabilité et de réduction d'émission de gaz à effet de serre établis par la directive relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (RED).

1/ Les impacts sur la connectivité et la mobilité

La connectivité aérienne peut être dégradée lorsque la hausse des coûts opérationnels des opérateurs est répercutée sur le prix des billets d'avion, entraînant ainsi une baisse de la demande susceptible d'entraîner une limitation de l'offre de liaisons aérienne. Cette répercussion peut être favorisée sur des segments où les surcoûts sont similaires pour l'ensemble des opérateurs.

Les vols intra-européens sont en particulier dans le champ d'application des trois initiatives précitées. Le prix des billets correspondants est ainsi susceptible d'être augmenté pour répercuter le surcoût d'utilisation des SAFs, le coût des quotas ETS et la taxation du kérosène.

En 2030, selon les propositions de la Commission, le taux d'incorporation des SAF serait de 5%, 100% des quotas ETS seraient payants (à un prix qui a récemment dépassé 80 euros et pourrait continuer à croître) et la taxation du kérosène se situerait à 70% de la valeur plafond soit 7,5 euros par gigajoule.

En 2035, le taux d'incorporation des SAF serait de 20%, 100% des quotas ETS seraient payants et la taxation du kérosène se situerait à la valeur plafond soit 10,75 euros par gigajoule.

Questions aux délégations :

- A. Estimez-vous que les trois initiatives précitées puissent avoir un impact sur la connectivité aérienne dans l'Union ? Si c'est le cas, quelles sont les situations où cette problématique de connectivité est la plus prégnante ? Avez-vous quantifié et/ou objectivé cet impact ?*
- B. Quelles dispositions pourraient être proposées pour limiter l'impact du surcoût de l'utilisation des SAF sur la connectivité aérienne dans ces situations, au sein de la proposition Refuel EU Aviation ou en lien avec d'autres initiatives du Paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ?*

2/ Les impacts sur la compétitivité des opérateurs et les risques de fuites de carbone

Certains opérateurs sont plus exposés que d'autres à la hausse des coûts engendrée par les trois initiatives précitées. Il peut alors exister des situations où il est difficile pour les entreprises concernées de répercuter l'ensemble des augmentations de coûts sur leurs clients sans subir des pertes de marché au profit de concurrents extérieurs à l'Union Européenne. C'est le cas lorsque les vols longs courriers à partir des hubs européens sont en concurrence avec des vols transitant par des hubs situés hors de l'Union Européenne avec même destination finale. Ces pertes de marché potentielles des transporteurs aériens européens peuvent en outre entraîner des fuites de carbone dans la mesure où les vols opérés par des transporteurs de pays tiers au départ d'un hub situé hors de l'Union européenne ne sont pas soumis aux mêmes obligations. Ce mécanisme n'a pas été examiné dans le détail dans les études d'impact de la Commission.

Cette configuration est notamment susceptible de se présenter pour les vols internationaux à destination ou au départ de l'Union Européenne, dans la mesure où les dispositions des trois textes précités (Refuel EU aviation, ETS, ETD) s'appliquent aux vols intra-UE alimentant les hubs européens alors que les vols alimentant un hub non européen ne seront pas couverts par l'ETS ni l'ETD. De même, un vol international opéré par un transporteur tiers au départ d'un hub non européen ne sera pas assujéti aux obligations d'incorporation de carburants aériens durables alors que ce vol sera potentiellement en concurrence avec un vol opéré par un transporteur européen au départ d'un hub européen couvert par les obligations du Règlement Refuel EU Aviation. Sur ces vols longs courriers, la différence d'incorporation de SAF peut être significativement en défaveur de la correspondance intra-européenne du point de vue économique.

Ainsi, pour la même prestation de voyage, une compagnie opérant depuis un hub extra-européen peut bénéficier d'un avantage concurrentiel potentiellement significatif par rapport à une compagnie opérant via un hub européen. C'est aussi le cas vis-à-vis d'une compagnie opérant des vols directs. Cela peut conduire à déplacer les passagers vers des vols extérieurs au champ d'application des textes précités, générant ainsi des fuites de carbone allant à l'encontre des effets recherchés.

Questions aux délégations :

- A. Estimez-vous que les trois initiatives précitées puissent avoir un impact notable sur la compétitivité des opérateurs européens ? Estimez-vous que cet impact puisse générer des fuites de carbone ? Si c'est le cas, avez-vous quantifié et/ou objectivé cet impact ?***
- B. Quelles dispositions pourraient selon vous être proposées pour limiter l'impact du surcoût de l'utilisation des SAF sur la compétitivité des opérateurs et les risques de fuites de carbone, au sein de la proposition RefuelEU Aviation ou en lien avec d'autres initiatives du Paquet « Ajustement à l'objectif 55 », tout en maintenant le bénéfice environnemental de ces propositions ?***