



Council of the
European Union

Brussels, 24 May 2019
(OR. fr, en)

9242/19

AVIATION 102

INFORMATION NOTE

From: General Secretariat of the Council

To: Council

Subject: **Any other business**

Tackling greenhouse gas emissions and congestion by aviation pricing
– Information from the Luxembourg delegation

Delegations will find attached¹ an information note prepared by the Luxembourg delegation on the above-mentioned subject for consideration under "Any other business" at the meeting of the Council (Transport, Telecommunications and Energy) on 6 June 2019.

¹ Annex 1 is a courtesy translation in EN provided by Luxembourg, whilst Annex 2 is the text in FR (original version)

**POINT DIVERS LU – LUTTE CONTRE LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE
ET LA CONGESTION PAR LA TARIFICATION DE L'AVIATION
BACKGROUND NOTE**

The assessment is clear. Whereas the European Union is successfully reducing greenhouse gas emissions in certain areas of activity, in transport and more specifically aviation, emissions continue to rise significantly. This is due to global growth in air traffic and thus also in Europe. Besides the environmental externalities, aviation also faces an intensifying congestion in the European sky and at EU airports.

We will have to solve these two urgent problems in the immediate interest of the aviation sector, mobility, the climate and the European citizens.

The issue of tackling greenhouse gas emissions has been on the Council's agenda twice this year. The Dutch delegation addressed this issue under AOB in the ECOFIN Council on 12 February under the heading "carbon pricing and aviation tax" and Belgium did the same in the ENVI Council on 5 March with the title "tackling greenhouse gas emissions by aviation pricing".

The objective of these interventions is to launch a debate among the competent ministers in order to offer input to the incoming Commission with a view of elaborating possible initiatives at European level. Luxembourg considers it essential that the ministers in charge of transport and aviation should as well have such a debate, as they will have to deal with the immediate consequences generated by possible decisions and measures applicable in the aviation sector.

Luxembourg supports an alignment of European policies consistent with the 1.5°C objective of the Paris Agreement and the IPCC Report of October 2018, as well as an EU target of 'net zero emissions' by 2050 at the latest. Luxembourg considers that all sectors must contribute a fair share to the emissions' reduction effort. Aviation does not currently contribute sufficiently and it is crucial to deliberate about tools that can effectively help the aviation sector reducing its greenhouse gas emissions. In this respect, the European greenhouse gas emission trading system (ETS) in aviation, and its global counterpart, CORSIA, have to be taken duly into consideration as, for the time being, their full potential has not been reached. As the Dutch and Belgian delegations have emphasized in their contributions, there are as well other pricing methods to take into consideration, such as the taxation of aviation fuel and charges on plane tickets or flights. Each of these options has its advantages and disadvantages. Luxembourg deems that the polluter pays principle should form the basis of any system.

The increasing congestion in the aviation sector in the European Union is another critical aspect of the fast growing air traffic. The Commission will provide further information on this issue under AOB.

While there is no question of reducing in any way the mobility of Europeans and/or in the European Union, it is nevertheless crucial to assess if it could be more useful to make some journeys by other means of transport, more specifically by fast trains. Luxembourg supports any effort to put in place a more efficient rail network which offers a genuine alternative to air travel. According to Luxembourg, a reliable alternative should be available in order to guarantee an adequate mobility offer. Beyond this approach, a holistic vision including a strong emphasis on intelligent multimodality would be a prerequisite to achieve the best results.

To Luxembourg, however, it is essential that the scope of any possible measure should be covering the European Economic Area (EEA) or preferably all ICAO member states. Such initiative should not be counterproductive and should not lead to the relocation of services outside the EU, which would have no positive or even worse, a negative impact on the climate.

Based on those considerations, Luxembourg welcomes the Dutch and Belgian submissions and joins these two delegations in their call for a debate on this issue in order to elucidate all the options and assess their corresponding economic and environmental impacts and benefits.

At the dawn of the entry into service of a new Commission and a new European Parliament, it seems to be the right timing for such a political discussion among transport ministers.

**POINT DIVERS LU – LUTTE CONTRE LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE
ET LA CONGESTION PAR LA TARIFICATION DE L'AVIATION
BACKGROUND NOTE**

Le constat est clair. L'Union européenne réussit à réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre dans certains domaines d'activité alors que dans les transports et notamment l'aviation elles continuent à augmenter significativement. Ceci est dû à une nette croissance du trafic aérien au niveau mondial et en Europe. A côté des externalités environnementales, l'aviation doit aussi faire face à l'intensification de la congestion dans le ciel et dans les aéroports européens.

Deux problèmes pressants se présentent donc à nous qu'il faudra résoudre dans l'intérêt du secteur de l'aviation-même, de la mobilité, du climat et des citoyens européens.

Le sujet de la lutte contre les émissions a déjà figuré à l'ordre du jour du Conseil à deux reprises cette année. La délégation néerlandaise a abordé ce point sous divers dans la formation ECOFIN le 12 février sous l'intitulé « *carbon pricing and aviation tax* » et ensuite la Belgique dans la formation ENVI le 5 mars dernier avec l'intitulé « *tackling green house gas emissions by aviation pricing* ».

L'objectif de ces interventions consiste à lancer le débat parmi les responsables politiques afin de former une base de réflexion pour la prochaine Commission en vue d'éventuelles initiatives au niveau européen. Le Luxembourg considère qu'il est essentiel que les ministres en charge des transports et de l'aviation puissent discuter de cette thématique alors que ce seront justement eux qui seront confrontés aux conséquences directes générées par d'éventuelles décisions et mesures applicables au secteur aérien.

Le Luxembourg soutient un alignement des politiques européennes en cohérence avec l'objectif des 1.5°C de l'Accord de Paris et le rapport du GIEC d'octobre 2018, ainsi qu'un objectif pour l'Union européenne de 'zéro émissions nettes' en 2050 au plus tard. Le Luxembourg considère que tous les secteurs doivent contribuer leur part juste à l'effort de réduire les émissions.

A cet égard il faut admettre que l'aviation ne contribue pas suffisamment à cet effort actuellement et il s'impose qu'on réfléchisse à des mécanismes qui puissent efficacement aider ce secteur à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte il faut évidemment tout d'abord prendre en compte le mécanisme européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS) dans l'aviation et son corollaire au niveau global, CORSIA, qui possèdent un potentiel qui n'est certainement pas épuisé. Comme les délégations néerlandaise et belge l'ont bien documenté, il existe d'autres pistes de tarification qui devront aussi être discutées, comme la taxation du kérosène, des charges sur les billets ou sur les vols. Toutes ces options présentent leurs avantages et désavantages respectifs. Pour le Luxembourg le principe du pollueur payeur doit constituer le fondement de tout système envisagé.

La congestion croissante dans le secteur aérien dans l'Union européenne est un autre aspect critique de l'évolution galopante du trafic. La Commission relève d'ailleurs à nouveau cette matière dans un point d'information sous divers.

Alors qu'il n'est pas question de réduire sous quelque forme que ce soit la mobilité des Européens et dans l'Union, il faut néanmoins se poser la question si certains voyages ne pourraient pas se faire plus avantageusement par un autre moyen de transport et notamment le train rapide.

Le Luxembourg soutient tous les efforts pour mettre en place un réseau ferroviaire plus efficace qui puisse offrir une véritable alternative à certains voyages aériens. Suivant le Luxembourg une alternative réelle et viable doit être disponible afin de garantir un niveau adéquat de l'offre de mobilité. Au-delà de cette approche, une vision holistique avec un accent fort sur la multimodalité intelligente est requise pour atteindre les meilleurs résultats.

Pour le Luxembourg il est néanmoins essentiel que toute éventuelle mesure ait un champ d'application couvrant l'ensemble de l'espace économique européen (EEE) ou de préférence même tous les membres de l'OACI. Il faudra en outre veiller à ce qu'elle ne soit pas contreproductive et n'aboutisse pas à délocaliser certains services en dehors de l'UE, ce qui n'aurait aucun impact positif, voir même un effet négatif sur le bilan climatique général.

Sur base de ces réflexions le Luxembourg rejoint les Pays-Bas et la Belgique dans leur appel à lancer le débat sur cette problématique afin d'élucider toutes les options et d'analyser leurs impacts et bénéfices économiques et environnementaux respectifs.

A l'aube de l'entrée en service d'une nouvelle Commission et d'un nouveau Parlement européen, il nous semble le moment venu pour un tel débat politique entre ministres des transports.