



Brussels, 28 November 2022
(OR. en, fr)

15380/22

LIMITE

AVIATION 299

INFORMATION NOTE

From: General Secretariat of the Council

To: Council

Subject: **Any other business**

Strengthening the sustainability and fairness of the aviation sector

- Information from the French, Belgian, Luxembourgish, Dutch and Portuguese Delegations
-

Delegations will find, in annex, an information note prepared by France, Belgium, Luxembourg, The Netherlands and Portugal on the above-mentioned subject for consideration under "Any other business" at the meeting of the Council (Transport, Telecommunications and Energy) on 5 December 2022, followed by a courtesy translation.

Conseil Transports du 5 décembre 2022**Point divers présenté par la France, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal****Renforcement du caractère du durable et juste du secteur aérien**

Après la pandémie de COVID, qui a conduit l'aviation à être confrontée à la pire crise de son histoire, le transport aérien retrouve progressivement ses niveaux de trafic précédents. Nous sommes cependant à un tournant car parallèlement, la crise climatique s'est aggravée. Dès lors, la reprise de l'aviation passe par sa durabilité. C'est ce que nos concitoyens demandent, et c'est ce que la lucidité exige. C'est la seule façon pour l'aviation de bâtir, pour elle-même et dans l'intérêt collectif, un avenir solide.

Nous avons commencé à agir résolument, nous devons faire plus.

A l'OACI, c'était tout l'enjeu de la 41^e session de l'Assemblée, à laquelle l'Europe a su apporter une nouvelle dynamique. A l'issue d'une négociation difficile, nous sommes parvenus collectivement à approuver la neutralité carbone d'ici 2050 comme objectif climatique de long terme (LTAG). Il s'agit d'un succès à la fois majeur et inespéré, tant les positions de départ des grands acteurs étaient éloignées. Inespéré, mais aussi concret : aucun autre secteur ne dispose d'un calendrier aussi clair pour organiser sa décarbonation, avec un programme de travail destiné à lui donner, aussi rapidement que possible, un contenu opérationnel.

Au niveau européen, l'Europe doit continuer d'être exemplaire et montrer la voie. En ce sens, l'adoption rapide des textes « aériens » du paquet « Fit for 55 » proposé par la Commission apparaît essentielle. Ce paquet devra notamment permettre d'enclencher une dynamique de déploiement rapide des carburants aériens durables afin d'augmenter l'offre et d'en faire baisser les prix, et encourager les Etats membres à adopter des objectifs ambitieux d'incorporation de carburants durables. Ce doit être notre objectif prioritaire et cela impose de sécuriser des mécanismes d'accompagnement pour permettre son succès mais aussi garantir notre souveraineté industrielle : l'Europe doit construire sa propre filière de manière à garantir la disponibilité de ces carburants durables et ne pas dépendre d'acteurs tiers pour leur fourniture.

Mais est-ce suffisant ? Nos initiatives sur les technologies ne devraient-elles pas s'accompagner d'une réflexion plus large sur les usages du transport aérien ?

Pour répondre au besoin de rupture qu'exprime en particulier la jeunesse, nous devons explorer d'autres pistes afin de basculer vers un transport aérien durable et juste. Nous devons avoir le courage de reconnaître que celui-ci est indispensable dans bien des cas, notamment pour connecter les Etats insulaires et périphériques, remplir des missions sanitaires, développer les échanges, rapprocher les peuples, mais d'un usage parfois non-responsable quand le trajet pourrait être effectué avec un mode alternatif propre ou remplacé par une visioconférence.

La révision du règlement relatif aux services aériens pourrait constituer un cadre utile pour cela : pour avoir un développement durable du transport aérien, dans ses trois dimensions, économique, environnementale et sociale, devons-nous envisager des mesures sur le prix minimum du billet, sur la clarification de la notion de base d'exploitation des transporteurs, ou encore sur la possibilité de restreindre les vols courts ? Une responsabilisation des acteurs à travers un renforcement de la transparence sur leur empreinte carbone, et des réglementations spécifiques ambitieuses, en particulier pour l'aviation d'affaires sont également des pistes à examiner collectivement.

PUBLIC

Courtesy Translation

AOB point presented by France, Belgium, Luxembourg, the Netherlands, Portugal Strengthening the sustainability and fairness of the aviation sector

After the COVID pandemic, which has been the worst crisis of the aviation history, air transport is gradually returning to its previous traffic levels. However, we are at a turning point as the climate crisis has worsened. Therefore, the recovery of aviation depends on its sustainability. This is what our fellow citizens are asking for, and this is what lucidity demands. It is the only way for aviation to build a solid future for itself and in the general interest.

We have already been very active, and we now must go further.

During the last 41st session of the ICAO Assembly, Europe has created a new dynamic. After difficult negotiations, we collectively managed to approve carbon neutrality by 2050 as a long-term climate objective (LTAG). This is both a major and unexpected success, as the initial positions of the major players worldwide were so far apart. It was unexpected, but nevertheless concrete: no other sector has such a clear timetable for organising its decarbonisation, with a work programme designed to give it an operational content as quickly as possible.

At the European level, Europe must continue to set an example and lead the way. In this sense, the rapid adoption of the "aviation" texts of the "Fit for 55" package proposed by the Commission is essential. This package should, in particular, set in motion a dynamic for the rapid deployment of sustainable aviation fuels (SAFs) in order to increase the supply and lower the prices, as well as to encourage Member States to adopt ambitious SAF incorporations targets. The SAFs deployment must be our priority objective and this requires securing accompanying mechanisms to ensure its success, but also to guarantee our industrial sovereignty: Europe must build its own industry in order to guarantee the availability of these SAFs and avoid any new dependence on third parties for its supply.

But is this enough? Should these initiatives be accompanied by a broader reflection on the air transport uses?

To respond to the need for change expressed in particular by young people, we must explore other options in order to move towards sustainable and fair air transport. We must have the courage to recognise that air transport is essential in many cases, particularly to connect island and peripheral States, to accomplish health missions, to develop exchanges and to make people closer but that it is sometimes used irresponsibly when the journey could be made using a zero carbon alternative mode or replaced by a video conference.

The forthcoming revision of the air services regulation could provide a useful framework for this: in order to achieve sustainable development of air transport in its three dimensions, economic, environmental and social, should we consider measures on the minimum ticket price, on a clear definition of the operating base of air carriers, or on the possibility of restricting short flights? Making the various stakeholders, more accountable by increasing transparency on their carbon footprint and specific ambitious regulations, in particular regarding business aviation, are also possible options to be examined collectively.