

## II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

## DÉCISIONS

## COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 avril 2009

**modifiant la décision 2007/589/CE en vue d'ajouter des lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes**

[notifiée sous le numéro C(2009) 2887]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/339/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 14, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre <sup>(2)</sup> intègre les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.
- (2) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, la Commission adopte des lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions résultant des activités aériennes et pour la surveillance et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes aux fins de l'introduction d'une demande au titre de l'article 3 *sexies* ou de l'article 3 *septies* de ladite directive.
- (3) L'État membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronefs soumette à l'autorité compétente désignée par cet État membre des plans de surveillance définissant les mesures prévues pour la surveillance et la déclaration des émissions annuelles ainsi que des données relatives

aux tonnes-kilomètres aux fins de l'introduction d'une demande d'allocation de quotas, lesquels sont attribués gratuitement, et à ce que ces plans soient approuvés par l'autorité compétente conformément aux lignes directrices adoptées en application de l'article 14, paragraphe 1, de la directive précitée.

- (4) Il y a dès lors lieu de modifier en conséquence la décision 2007/589/CE de la Commission du 18 juillet 2007 définissant des lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre, conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.
- (5) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques institué par l'article 23 de la directive 2003/87/CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La décision 2007/589/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

*«Article premier*

Les lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des activités énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE et des activités incluses en application de l'article 24, paragraphe

<sup>(1)</sup> JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

<sup>(2)</sup> JO L 8 du 13.1.2009, p. 3.

<sup>(3)</sup> JO L 229 du 31.8.2007, p. 1.

1, de cette directive sont définies dans les annexes I à XIV de la présente décision. Les lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes aux fins de l'introduction d'une demande au titre de l'article 3 *sexies* ou de l'article 3 *septies* de la directive 2003/87/CE sont définies dans l'annexe XV.

Ces lignes directrices se fondent sur les principes énoncés à l'annexe IV de cette directive.»

2) Les entrées suivantes sont ajoutées à la liste des annexes:

«Annexe XIV: lignes directrices spécifiques concernant la détermination des émissions résultant des activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE

Annexe XV: lignes directrices spécifiques concernant la détermination des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes aux fins de l'introduction d'une demande au titre de l'article 3 *sexies* ou de l'article 3 *septies* de la directive 2003/87/CE.»;

3) L'annexe I est modifiée conformément à la partie A de l'annexe de la présente décision.

4) L'annexe XIV, dont le texte figure à la partie B de l'annexe de la présente décision, est ajoutée.

5) L'annexe XV, dont le texte figure à la partie C de l'annexe de la présente décision, est ajoutée.

#### *Article 2*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 avril 2009.

*Par la Commission*

Stavros DIMAS

*Membre de la Commission*

## ANNEXE

A. L'annexe I est modifiée comme suit:

1. Dans la partie 1, les mots «annexes II à XI» sont remplacés par les mots «annexes II à XI et XIII à XV».

2. La partie 2 est modifiée comme suit:

a) la partie liminaire est remplacée par le texte suivant:

«Les définitions de la directive 2003/87/CE s'appliquent aux fins de la présente annexe et des annexes II à XV de la présente décision. Toutefois, aux fins de la présente annexe, on entend par "exploitant" tout exploitant visé à l'article 3, point f), de la directive 2003/87/CE et tout exploitant d'aéronefs visé au point o) dudit article.»

b) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) "source d'émission": une partie (point ou procédé) séparément identifiable d'une installation à partir de laquelle sont émis les gaz à effet de serre concernés ou, pour les activités aériennes, un aéronef;»

ii) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) "méthode de surveillance": l'ensemble des méthodes utilisées par un exploitant ou un exploitant d'aéronefs pour déterminer les émissions d'une installation ou d'une activité aérienne donnée;»

iii) au point f), les mots «d'une installation donnée» sont remplacés par les mots «d'une installation ou d'un exploitant d'aéronefs donnés»

iv) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) "niveau": un élément spécifique d'une méthode servant à déterminer les données d'activité, les facteurs d'émission, les émissions annuelles, la moyenne horaire annuelle des émissions et les facteurs d'oxydation ou de conversion, ainsi qu'à calculer la charge utile;»

v) le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) "période de déclaration": une année civile pendant laquelle les émissions ou les données relatives aux tonnes-kilomètres doivent être surveillées et déclarées;»

vi) au point j), le point à la fin est remplacé par le texte suivant:

«pour les activités aériennes, on entend par période d'échanges la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphes 1 et 2, de ladite directive.»

c) au paragraphe 2, le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) "combustible marchand ordinaire": les combustibles marchands normalisés au niveau international dont l'intervalle de confiance à 95 % est de  $\pm 1$  % maximum pour le pouvoir calorifique déclaré, dont le gazole, le fioul léger, l'essence, le pétrole lampant, le kérosène, l'éthane, le propane, le butane, le kérosène (jet A1 ou jet A), le carburacteur large coupe (jet B) et l'essence aviation (AvGas).»

d) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) au point a), la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«À défaut, des données provenant d'installations ou d'exploitants d'aéronefs représentatifs menant des activités identiques ou comparables sont utilisées comme référence et adaptées en fonction de la capacité des installations ou des exploitants d'aéronefs concernés.»

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) "flux de minimis": un groupe de flux mineurs défini par l'exploitant et dont les émissions conjointes ne dépassent pas 1 kilotonne de CO<sub>2</sub> d'origine fossile par an, ou dont la contribution totale représente moins de 2 % (jusqu'à un maximum de 20 kilotonnes de CO<sub>2</sub> d'origine fossile par an) des émissions annuelles totales de CO<sub>2</sub> d'origine fossile de l'installation ou de l'exploitant d'aéronefs concernés avant déduction du CO<sub>2</sub> transféré, la valeur retenue étant la plus élevée en termes d'émissions absolues;»

iii) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) "flux mineurs": les flux définis par l'exploitant et dont les émissions conjointes ne dépassent pas 5 kilotonnes de CO<sub>2</sub> d'origine fossile par an, ou dont la contribution totale représente moins de 10 % (jusqu'à un maximum de 100 kilotonnes de CO<sub>2</sub> d'origine fossile par an) des émissions annuelles totales de CO<sub>2</sub> d'origine fossile de l'installation ou de l'exploitant d'aéronefs concernés avant déduction du CO<sub>2</sub> transféré, la valeur retenue étant la plus élevée en termes d'émissions absolues.»

e) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

i) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) "assurance raisonnable": un degré d'assurance élevé mais non absolu, exprimé formellement dans l'avis, quant à la présence ou à l'absence d'inexactitudes significatives dans la déclaration d'émissions soumise à vérification et quant à la présence ou à l'absence d'irrégularités significatives au niveau de l'installation ou de l'exploitant d'aéronefs;»

ii) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) "degré d'assurance": la mesure dans laquelle le vérificateur estime, dans les conclusions de la vérification, qu'il a été prouvé que les informations communiquées dans la déclaration d'émissions annuelle pour une installation ou un exploitant d'aéronefs comportent ou ne comportent pas d'inexactitude significative;»

iii) les points h) et i) sont remplacés par le texte suivant:

«h) "irrégularité": tout acte ou omission, intentionnel ou non, au niveau de l'installation ou de l'exploitant d'aéronefs soumis à vérification, qui est contraire aux prescriptions du plan de surveillance approuvé par l'autorité compétente dans le cadre de l'autorisation de l'installation ou au titre de l'article 3 octies de la directive 2003/87/CE;

i) "irrégularité significative": une irrégularité, par rapport aux exigences du plan de surveillance approuvé par l'autorité compétente dans le cadre de l'autorisation de l'installation ou au titre de l'article 3 octies de la directive 2003/87/CE, qui pourrait entraîner un traitement différent de l'installation ou de l'exploitant d'aéronefs par l'autorité compétente;»

f) le paragraphe 6 suivant est ajouté:

«6. Les définitions suivantes s'appliquent en ce qui concerne les émissions et les données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes:

- a) "aérodrome de départ": l'aérodrome dans lequel débute un vol constituant une activité aérienne énumérée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE;
- b) "aérodrome d'arrivée": l'aérodrome dans lequel se termine un vol constituant une activité aérienne énumérée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE;
- c) "paire d'aérodromes": une paire constituée d'un aérodrome de départ et d'un aérodrome d'arrivée;
- d) "documentation de masse et centrage": la documentation indiquée dans les textes internationaux ou nationaux mettant en œuvre les normes et pratiques recommandées (Standards and Recommended Practices, SARP) définies à l'annexe 6 (exploitation technique des aéronefs) de la convention de Chicago (\*), y compris celle visée à l'annexe III, sous-partie J, du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ("EU-OPS") modifié par le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008, ou dans des réglementations internationales équivalentes;
- e) "passagers": les personnes se trouvant à bord de l'aéronef durant un vol, à l'exception des membres de l'équipage;
- f) "charge utile": la masse totale du fret, du courrier, des passagers et des bagages transportés à bord de l'aéronef durant un vol;
- g) "distance": la distance orthodromique entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km;
- h) "tonne-kilomètre": une tonne de charge utile transportée sur une distance d'un kilomètre.

(\*) Convention relative à l'aviation civile internationale et ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944.»

3. La partie 3 est modifiée comme suit:

- a) au deuxième alinéa, les mots «une installation» sont remplacés par les mots «une installation ou un exploitant d'aéronefs»;
- b) le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Justesse. Il convient de s'assurer que les émissions déterminées ne se situent pas systématiquement au-delà ou en deçà des émissions réelles. Les sources d'incertitude doivent être identifiées et réduites autant qu'il est possible. Il convient de veiller, avec la diligence nécessaire, à ce que le calcul et la mesure des émissions présentent le niveau de précision le plus élevé possible. L'exploitant doit permettre d'établir avec une assurance raisonnable la fiabilité des émissions déclarées. Les émissions sont déterminées au moyen des méthodes de surveillance appropriées définies dans les présentes lignes directrices. Le matériel de mesure ou d'essai servant à recueillir les données de surveillance doit être correctement utilisé, entretenu, étalonné et vérifié. Les tableurs et les autres outils utilisés pour stocker et manipuler les données de surveillance doivent être exempts d'erreurs. La déclaration d'émissions et les documents connexes doivent être exempts d'inexactitudes significatives, éviter les biais dans la sélection et la présentation des informations et rendre compte de manière crédible et équilibrée des émissions d'une installation ou d'un exploitant d'aéronefs.»;

- c) au sixième alinéa, la troisième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Les instructions données à l'exploitant dans la méthode de surveillance doivent être logiques, simples, éviter les opérations redondantes et tenir compte des systèmes déjà mis en place dans l'installation ou utilisés par l'exploitant d'aéronefs.»

4. Le point 4.1 est modifié comme suit:

- a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La procédure de surveillance et de déclaration appliquée par une installation ou un exploitant d'aéronefs doit couvrir l'ensemble des émissions, provenant de toutes les sources et/ou de tous les flux d'émission liés aux activités menées dans l'installation ou par un exploitant d'aéronefs et visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Sont également couverts les activités et les gaz à effet de serre inclus par un État membre en vertu de l'article 24 de la directive 2003/87/CE. Les exploitants d'aéronefs veillent en outre à ce que soient établies des procédures documentées pour repérer toute modification apportée à la liste des sources d'émission, telle que la location ou l'achat d'un aéronef, ce qui garantit l'exhaustivité des données d'émission et permet d'éviter le double comptage.»;

b) au deuxième alinéa, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Par conséquent, tous les flux et sources d'émission liés aux activités visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE qui doivent être surveillés et déclarés doivent être mentionnés dans l'autorisation ou, pour les activités aériennes, couverts par le plan de surveillance.»;

c) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les émissions provenant des moteurs à combustion interne mobiles utilisés à des fins de transport sont exclues des estimations relatives aux émissions des installations.».

5. La première phrase du point 4.2 est remplacée par le texte suivant:

«Conformément à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE, les émissions des installations peuvent être déterminées par l'une ou l'autre des méthodes ci-après.».

6. Le point 4.3 est modifié comme suit:

a) au premier alinéa, la phrase suivante est ajoutée:

«Conformément à l'article 3 *octies* de ladite directive, les exploitants d'aéronefs soumettent à l'autorité compétente un plan de surveillance définissant les mesures prévues pour la surveillance et la déclaration des émissions annuelles ainsi que des données relatives aux tonnes-kilomètres.»;

b) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'autorité compétente contrôle et approuve le plan de surveillance préparé par l'exploitant, avant le début de la période de déclaration et une nouvelle fois après toute modification importante apportée à la méthode de surveillance appliquée à une installation ou par un exploitant d'aéronefs. Lorsqu'une annexe spécifique l'exige, le plan de surveillance est présenté selon le modèle standard, avant une date déterminée.»

7. La partie 5 est modifiée comme suit:

a) au point 5.1, le troisième alinéa sous l'intitulé «Émissions de combustion» est remplacé par le texte suivant:

«Les données d'activité sont fondées sur la consommation de combustibles. La quantité de combustibles consommée est exprimée en contenu énergétique, c'est-à-dire en TJ, sauf indication contraire dans les présentes lignes directrices. L'utilisation d'un pouvoir calorifique inférieur n'est pas jugée nécessaire pour certaines activités spécifiques si les annexes spécifiques correspondantes indiquent qu'un degré d'exactitude similaire peut être obtenu en utilisant les facteurs d'émission exprimés en t CO<sub>2</sub> par tonne de combustible. Le facteur d'émission est exprimé en t CO<sub>2</sub>/TJ, sauf indication contraire dans les présentes lignes directrices. Lorsqu'un combustible est consommé, tout le carbone contenu dans le combustible n'est pas oxydé en CO<sub>2</sub>. Les imperfections du processus de combustion entraînent une oxydation incomplète. Une partie du carbone n'est pas brûlée, ou est partiellement oxydée sous forme de suie ou de cendre. Le carbone non oxydé ou partiellement oxydé est pris en compte dans le facteur d'oxydation, qui est exprimé en fraction. Le facteur d'oxydation est exprimé sous forme de fraction de un. Il en résulte la formule de calcul suivante:»;

b) au point 5.2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Les lignes directrices spécifiques figurant aux annexes II à XI et aux annexes XIV et XV contiennent des méthodes spécifiques pour déterminer les variables suivantes: données d'activité (elles-mêmes composées des deux variables débit de combustible/flux de matières et pouvoir calorifique inférieur), facteurs d'émission, données sur la composition, facteurs d'oxydation et de conversion et charge utile.»;

c) le titre du point 5.3 est remplacé par le titre suivant:

«5.3. MÉTHODES ALTERNATIVES POUR LES INSTALLATIONS FIXES»;

d) le titre du point 5.4 est remplacé par le titre suivant:

«5.4. DONNÉES D'ACTIVITÉ DES INSTALLATIONS FIXES»;

e) au point 5.5, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Dans un souci de transparence et de cohérence optimale avec les inventaires nationaux des gaz à effet de serre, l'utilisation, pour les émissions de combustion, de facteurs d'émission pour un combustible exprimés en t CO<sub>2</sub>/t plutôt qu'en t CO<sub>2</sub>/TJ est réservée aux cas dans lesquels l'exploitant devrait sans cela supporter des coûts excessifs et aux cas définis dans les annexes spécifiques des présentes lignes directrices.»

8. Le titre de la partie 6 est remplacé par le titre suivant:

«6) MÉTHODES FONDÉES SUR LA MESURE POUR LES INSTALLATIONS FIXES».

9. Le point 7.1 est modifié comme suit:

a) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Dans le cas de la méthode fondée sur le calcul, conformément au point 5.2, l'autorité compétente approuve la combinaison des niveaux pour chaque flux de l'installation, ainsi que tous les autres aspects concernant la méthode de surveillance tels qu'ils figurent dans l'autorisation de l'installation ou, pour les activités aériennes, dans le plan de surveillance de l'exploitant d'aéronefs. Ce faisant, elle accepte l'incertitude résultant directement de l'application correcte de la méthode de surveillance agréée, ce qui apparaît dans le contenu de l'autorisation ou, pour les activités aériennes, dans le contenu du plan de surveillance approuvé. L'indication de la combinaison des niveaux dans la déclaration d'émissions vaut déclaration de l'incertitude aux fins de la directive 2003/87/CE. Il n'y a donc pas d'autres exigences en matière de déclaration de l'incertitude lorsque la méthode fondée sur le calcul est appliquée.»;

b) la première phrase du cinquième alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Dans tous les autres cas, l'exploitant doit apporter une preuve écrite du degré d'incertitude lié à la détermination des données d'activité pour chaque flux, afin de démontrer la conformité aux seuils d'incertitude définis dans les annexes II à XI et dans les annexes XIV et XV des présentes lignes directrices.»

10. La partie 8 est modifiée comme suit:

a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'annexe IV de la directive 2003/87/CE expose les exigences en matière de déclaration applicables aux installations et aux exploitants d'aéronefs. Le format de déclaration présenté dans la partie 14 de la présente annexe et les informations à consigner doivent servir de base à la déclaration des données quantitatives, à moins que la Commission européenne n'ait publié un protocole électronique standard équivalent aux fins de la déclaration annuelle. Lorsqu'un format de déclaration est précisé dans une annexe spécifique, ce format et les informations à consigner doivent être utilisés pour la déclaration.»;

b) le onzième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Afin de maintenir une cohérence entre les données déclarées au titre de la directive 2003/87/CE et les données déclarées par les États membres au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, ainsi qu'avec les autres données d'émission déclarées dans le cadre du registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen), chaque activité se déroulant dans une installation ou menée par un exploitant d'aéronefs doit, le cas échéant, porter les codes des deux systèmes de déclaration suivants:».

11. La partie 9 est modifiée comme suit:

a) les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«L'exploitant doit, pour toutes les sources d'émission et/ou tous les flux d'une installation ou d'un exploitant d'aéronefs liés aux activités visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE, étayer et archiver les données concernant la surveillance des émissions des gaz à effet de serre indiqués en relation avec ces activités.

Ces données de surveillance doivent être suffisantes pour vérifier la déclaration d'émissions annuelle d'une installation ou d'un exploitant d'aéronefs remise par l'exploitant en vertu de l'article 14, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, conformément aux critères définis à l'annexe V de cette directive.»;

b) au quatrième alinéa, les mots «l'exploitant d'une installation» sont remplacés par les mots «l'exploitant»;

c) le cinquième tiret du cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«— la documentation sur la procédure de collecte des données d'activité concernant l'installation ou l'exploitant d'aéronefs et les flux correspondants.»;

d) l'alinéa suivant est ajouté à la fin de la partie 9:

«Dans le cas des activités aériennes, il y a lieu de conserver les données supplémentaires suivantes:

- la liste des aéronefs possédés en propre et pris en location, et les preuves nécessaires de l'exhaustivité de cette liste,
- la liste des vols couverts pour chaque période de déclaration et les preuves nécessaires de l'exhaustivité de cette liste,
- les données utilisées pour déterminer la charge utile et la distance correspondant aux années sur lesquelles porte la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres,
- la documentation relative à la méthode prévue en cas de lacunes éventuelles dans les données et les données utilisées pour combler les lacunes constatées.».

12. La partie 10 est modifiée comme suit:

a) au troisième alinéa du point 10.3.3, les mots «de la même installation» sont remplacés par les mots «de la même installation ou du même exploitant d'aéronefs»;

b) au point 10.4.1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'exploitant doit remettre au vérificateur la déclaration d'émissions, un exemplaire du plan ou des plans de surveillance approuvés, ainsi que toute autre information utile.»;

c) au point 10.4.2, deuxième alinéa, point a), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— connaître chaque activité entreprise par l'installation ou l'exploitant d'aéronefs, les sources d'émission et les flux existant dans l'installation ou dans le cadre des activités aériennes concernées de l'exploitant d'aéronefs, les équipements de mesure utilisés pour surveiller ou mesurer les données d'activité, l'origine et l'application des facteurs d'émission et des facteurs d'oxydation/de conversion, les autres données utilisées pour calculer ou mesurer les émissions, ainsi que l'environnement d'exploitation de l'installation ou de l'exploitant d'aéronefs;»

d) au point 10.4.2, le tableau 3 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 3

	Seuil de signification
Installations des catégories A et B ou exploitants d'aéronefs dont les émissions annuelles sont égales ou inférieures à 500 kilotonnes de CO <sub>2</sub>	5 %
Installations de la catégorie C ou exploitants d'aéronefs dont les émissions annuelles sont supérieures à 500 kilotonnes de CO <sub>2</sub>	2 %»

13. Partie 11, au tableau 4, après l'entrée «Kérosène», les nouvelles entrées suivantes sont ajoutées:

Combustible	Facteur d'émission (tCO <sub>2</sub> /TJ)	Pouvoir calorifique inférieur (TJ/Gg)
	Lignes directrices du GIEC 2006 (sauf biomasse)	Lignes directrices du GIEC 2006
«Essence aviation (AvGas)	70,0	44,3
Carburéacteur large coupe (jet B)	70,0	44,3
Kérosène (jet A1 ou jet A)	71,5	44,1»

14. Au point 13.5.2, la troisième phrase du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Les laboratoires et les procédures d'analyse correspondants doivent être répertoriés dans le plan de surveillance.»

15. Dans la partie 14, premier alinéa, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Sauf dispositions contraires d'une annexe spécifique, les tableaux suivants doivent servir de base à la déclaration. Ils peuvent être adaptés en fonction du nombre d'activités et du type d'installation, de combustibles et de procédés soumis à surveillance.»

16. La partie 15 est modifiée comme suit:

a) au point 15.1, dans le tableau, section 1. A, les lignes suivantes sont ajoutées avant la ligne «4. Autres secteurs»:

---

«3. **Transport**

---

a) Aviation civile»

---

b) au point 15.1, dans le tableau, section «INFORMATIONS DÉCLARÉES POUR MÉMOIRE», la ligne suivante est ajoutée après la ligne «Émissions de CO<sub>2</sub> provenant de la biomasse»:

---

«Soutes internationales, aviation»

---

B. L'annexe XIV suivante est ajoutée:

«ANNEXE XIV

**Lignes directrices spécifiques concernant la détermination des émissions résultant des activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE**

**1. LIMITES ET EXHAUSTIVITÉ**

Les lignes directrices spécifiques de la présente annexe sont utilisées pour surveiller et déclarer les émissions résultant des activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE. L'annexe II relative à la combustion des combustibles ne s'applique pas aux sources mobiles telles que les aéronefs.

Tous les vols couverts par l'annexe I de la directive 2003/87/CE et effectués par un exploitant d'aéronefs durant la période de déclaration sont inclus. L'indicatif d'appel employé aux fins du contrôle du trafic aérien (CTA) est utilisé pour identifier l'exploitant d'aéronefs unique responsable d'un vol, défini à l'article 3, point o), de la directive 2003/87/CE. L'indicatif d'appel est l'indicateur OACI figurant dans la case 7 du plan de vol ou, à défaut, la marque d'immatriculation de l'aéronef. Si l'identité de l'exploitant de l'aéronef n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est considéré comme étant l'exploitant de l'aéronef, sauf s'il établit, à la satisfaction de l'autorité compétente, qui était l'exploitant de l'aéronef.

**2. DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>**

Les émissions de CO<sub>2</sub> résultant des activités aériennes sont calculées au moyen de la formule suivante:

Émissions de CO<sub>2</sub> = Consommation de carburant \* facteur d'émission

**2.1. CHOIX DE LA MÉTHODE**

L'exploitant d'aéronefs définit dans le plan de surveillance la méthode de surveillance utilisée pour chaque type d'aéronef. Dans le cas où l'exploitant d'aéronefs a l'intention d'utiliser des aéronefs pris en location ou d'autres types d'aéronefs qui ne sont pas encore inclus dans le plan de surveillance au moment où celui-ci est soumis à l'autorité compétente, il inclut dans le plan de surveillance une description de la procédure prévue pour définir la méthode de surveillance applicable à ces autres types d'aéronefs. L'exploitant d'aéronefs veille à ce que la méthode de surveillance, une fois choisie, soit appliquée de manière cohérente.

L'exploitant d'aéronefs définit dans le plan de surveillance pour chaque type d'aéronef:

- a) la formule de calcul qui sera utilisée (méthode A ou méthode B);
- b) la source d'informations qui est utilisée pour déterminer les données concernant le carburant embarqué et le carburant contenu dans les réservoirs, ainsi que les méthodes de transmission, de stockage et de récupération de ces données;
- c) la méthode utilisée pour déterminer la densité, le cas échéant. En cas d'utilisation de tableaux de correspondance densité-température, l'exploitant précise la source de ces données.

Pour les points b) et c), lorsque des circonstances particulières l'exigent, telles que l'impossibilité pour les fournisseurs de carburant de communiquer toutes les données requises pour une méthode donnée, cette liste des méthodes appliquées peut contenir une liste des divergences par rapport à la méthode générale pour des aérodromes spécifiques.

**2.2. CONSOMMATION DE CARBURANT**

La consommation de carburant est exprimée en carburant consommé en unités de masse (tonnes) durant la période de déclaration.

Le carburant consommé est surveillé pour chaque vol et pour chaque carburant, et comprend la quantité de carburant consommée par le groupe auxiliaire de puissance, calculée selon les formules ci-dessous. La quantité de carburant embarquée peut être déterminée sur la base de la quantité mesurée par le fournisseur de carburant, indiquée sur les factures ou les bons de livraison de carburant pour chaque vol. La quantité de carburant embarquée peut également être déterminée au moyen des systèmes de mesure embarqués. Les données sont communiquées par le fournisseur de carburant ou enregistrées dans la documentation de masse et centrage, dans le compte rendu matériel de l'aéronef, ou encore transmises par voie électronique de l'aéronef à l'exploitant de l'aéronef. La quantité de carburant contenue dans le réservoir peut être déterminée au moyen des systèmes de mesure embarqués et enregistrée dans la documentation de masse et centrage, dans le compte rendu matériel de l'aéronef, ou encore transmise par voie électronique de l'aéronef à l'exploitant de l'aéronef.

L'exploitant choisit la méthode qui permet d'obtenir les données les plus complètes et les plus actualisées avec le plus faible degré d'incertitude, sans pour autant entraîner de coûts excessifs.

#### 2.2.1. FORMULES DE CALCUL

La consommation réelle de carburant est calculée grâce à l'une des deux méthodes suivantes:

##### MÉTHODE A:

La formule utilisée est la suivante:

Consommation réelle de carburant pour chaque vol (tonnes) = quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'aéronef après l'embarquement du carburant nécessaire au vol (tonnes) – quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'aéronef après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant (tonnes) + carburant embarqué pour ce vol suivant (tonnes).

S'il n'y a pas d'embarquement de carburant pour le vol ou pour le vol suivant, la quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'aéronef est déterminée au départ bloc pour le vol ou le vol suivant. Dans le cas exceptionnel où, à l'issue du vol pour lequel la consommation de carburant est surveillée, un aéronef effectue des activités autres qu'un vol, consistant par exemple à subir d'importants travaux de maintenance nécessitant la vidange des réservoirs, l'exploitant d'aéronefs peut remplacer les chiffres correspondant à la "quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'aéronef après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant" par celui correspondant à la "quantité de carburant restant dans les réservoirs au début de l'activité suivante de l'aéronef", telle que consignée dans les comptes rendus matériels.

##### MÉTHODE B:

La formule utilisée est la suivante:

Consommation réelle de carburant pour chaque vol (tonnes) = quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'aéronef à l'arrivée bloc à la fin du vol précédent (tonnes) + carburant embarqué pour le vol (tonnes) – quantité de carburant contenue dans les réservoirs à l'arrivée bloc à la fin du vol (tonnes).

L'arrivée bloc peut être considérée comme correspondant au moment de l'arrêt des moteurs. Lorsqu'un aéronef n'a pas effectué de vol préalablement au vol pour lequel la consommation de carburant est mesurée, les exploitants d'aéronefs peuvent communiquer la quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'aéronef à la fin de l'activité précédente de celui-ci, enregistrée dans les comptes rendus matériels, au lieu de la "quantité de carburant restant dans les réservoirs de l'appareil à l'arrivée bloc à la fin du précédent vol."

#### 2.2.2. EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUANTIFICATION

##### Niveau 1

La consommation de carburant pendant la période de déclaration est déterminée avec une incertitude maximale inférieure à  $\pm 5\%$ .

##### Niveau 2

La consommation de carburant pendant la période de déclaration est déterminée avec une incertitude maximale inférieure à  $\pm 2,5\%$ .

Les exploitants d'aéronefs dont les émissions annuelles déclarées moyennes pendant la période d'échanges précédente (ou une estimation ou projection prudente, si les émissions déclarées ne sont pas disponibles ou ne sont plus applicables) sont inférieures ou égales à 50 kilotonnes de CO<sub>2</sub> d'origine fossile appliquent au minimum le niveau 1 pour les flux majeurs. Tous les autres exploitants d'aéronefs appliquent le niveau 2 pour les flux majeurs.

### 2.2.3. DENSITÉ DU CARBURANT

Si la quantité de carburant embarquée ou la quantité de carburant restant dans les réservoirs est déterminée en unités de volume (litres ou m<sup>3</sup>), l'exploitant d'aéronefs convertit en unités de masse cette quantité exprimée en unités de volume en se fondant sur les valeurs de la densité réelle. On entend par densité réelle la densité exprimée en kg/litre et déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. À moins qu'il ne soit possible d'utiliser des systèmes de mesure embarqués, la densité réelle est celle mesurée par le fournisseur de carburant lors de l'embarquement du carburant et enregistrée sur la facture ou le bon de livraison de carburant. En l'absence de ces informations, la densité réelle est déterminée à partir de la température du carburant durant l'embarquement communiquée par le fournisseur de carburant ou précisée pour l'aérodrome où l'embarquement de carburant a lieu, au moyen des tableaux de correspondance standard densité-température. Dans les seuls cas où il est établi, à la satisfaction de l'autorité compétente, que les valeurs réelles ne sont pas disponibles, un facteur de densité standard de 0,8 kg/litre est appliqué.

### 2.3. FACTEUR D'ÉMISSION

Les facteurs de référence suivants exprimés en t CO<sub>2</sub>/t carburant, sur la base des pouvoirs calorifiques inférieurs de référence et des facteurs d'émission indiqués à l'annexe I, partie 11, sont utilisés pour chaque carburant aviation:

Tableau 1

#### Facteurs d'émission pour les carburants aviation

Carburant	Facteur d'émission (t CO <sub>2</sub> /t carburant)
Essence aviation (AvGas)	3,10
Carburéacteur large coupe (jet B)	3,10
Kérosène (jet A1 ou jet A)	3,15

Aux fins de la déclaration, cette méthode est considérée comme une méthode de niveau 1.

Pour les carburants de substitution pour lesquels aucune valeur de référence n'a été définie, les facteurs d'émission spécifiques de l'activité sont déterminés conformément au point 5.5 et dans la partie 13 de l'annexe I. Dans ce cas, le pouvoir calorifique inférieur est déterminé et déclaré pour mémoire. Si le carburant de substitution contient de la biomasse, les exigences en matière de surveillance et de déclaration de la teneur en biomasse définies à l'annexe I s'appliquent.

Pour les carburants entrant dans la catégorie des combustibles marchands, le facteur d'émission ou la teneur en carbone (qui est utilisée pour calculer le facteur d'émission), la teneur en biomasse et le pouvoir calorifique inférieur peuvent être déterminés sur la base des données d'achat correspondantes communiquées par le fournisseur, à condition que les calculs reposent sur des normes internationales reconnues.

### 3. ÉVALUATION DE L'INCERTITUDE

Les exploitants d'aéronefs doivent connaître les principales sources d'incertitude à prendre en compte lors du calcul des émissions. Ils ne sont pas tenus d'effectuer l'évaluation détaillée de l'incertitude prévue au point 7.1 de l'annexe I, pour autant qu'ils identifient les sources d'incertitude et les degrés d'incertitude associés. Ces informations sont utilisées lors du choix de la méthode de surveillance au titre du point 2.2.

Lorsque les quantités de carburant embarquées sont déterminées uniquement sur la base de la quantité de carburant facturée ou d'autres informations appropriées communiquées par le fournisseur de carburant, telles que les bons de livraison pour le carburant embarqué par vol, aucune autre preuve du degré d'incertitude associé n'est requise.

Lorsque des systèmes embarqués sont utilisés pour mesurer la quantité de carburant embarquée, le degré d'incertitude lié aux mesures de carburant est étayé par des certificats d'étalonnage. En l'absence de ces certificats, les exploitants d'aéronefs:

- fournissent les spécifications communiquées par le constructeur d'aéronefs déterminant les degrés d'incertitude des systèmes embarqués de mesure du carburant, et

- fournissent des preuves attestant qu'ils réalisent des contrôles de routine afin de vérifier le bon fonctionnement des systèmes de mesure du carburant.

Les incertitudes concernant tous les autres composants de la méthode de surveillance peuvent être déterminées sur la base d'un jugement d'expert prudent tenant compte de l'estimation du nombre de vols au cours de la période de déclaration. Il n'est pas obligatoire de prendre en compte l'effet cumulé de tous les composants du système de mesure sur l'incertitude des données d'activité annuelles.

L'exploitant d'aéronefs procède régulièrement à des vérifications par recoupement entre la quantité de carburant embarquée telle qu'elle figure sur les factures et la quantité mesurée au moyen des systèmes embarqués, et prend des mesures correctives conformément aux dispositions énoncées au point 10.3.5 si des écarts sont constatés.

#### 4. PROCÉDURES SIMPLIFIÉES POUR LES PETITS ÉMETTEURS

Les exploitants d'aéronefs effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période et les exploitants d'aéronefs réalisant des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 10 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an sont considérés comme de petits émetteurs.

Les exploitants d'aéronefs qui sont de petits émetteurs peuvent estimer la consommation de carburant en utilisant des instruments, mis en œuvre par Eurocontrol ou une autre organisation compétente, capables de traiter toutes les informations utiles relatives au trafic aérien, telles que celles dont dispose Eurocontrol. Les instruments applicables ne sont utilisés que s'ils sont approuvés par la Commission, notamment pour ce qui est de l'application de facteurs de correction pour compenser toute inexactitude des méthodes de modélisation.

Un exploitant d'aéronefs qui recourt à la procédure simplifiée et qui dépasse le seuil fixé pour les petits émetteurs au cours d'une année de déclaration en informe l'autorité compétente. À moins que l'exploitant d'aéronefs ne démontre, à la satisfaction de l'autorité compétente, qu'il ne dépassera plus le seuil à compter de la période de déclaration suivante, il met à jour le plan de surveillance pour se conformer aux exigences en matière de surveillance définies aux parties 2 et 3. Le plan de surveillance révisé est soumis sans délai indu à l'autorité compétente pour approbation.

#### 5. MÉTHODES À ADOPTER EN CAS DE LACUNES DANS LES DONNÉES

L'exploitant d'aéronefs prend toutes les mesures nécessaires pour éviter qu'il manque des données en mettant en œuvre des activités de contrôle adéquates conformément aux points 10.2 et 10.3 de l'annexe I des présentes lignes directrices.

Si une autorité compétente, un exploitant d'aéronefs ou le vérificateur constate que, en raison de circonstances non imputables à l'exploitant d'aéronefs, une partie des données nécessaires pour déterminer les émissions résultant d'un vol couvert par l'annexe I de la directive 2003/87/CE sont manquantes et que ces données ne peuvent pas être déterminées par une autre méthode définie dans le plan de surveillance, les émissions pour ce vol peuvent être estimées par l'exploitant au moyen des outils mentionnés dans la partie 4 ci-dessus. La quantité d'émissions pour laquelle cette approche est utilisée est précisée dans la déclaration d'émissions annuelle.

#### 6. PLAN DE SURVEILLANCE

Les exploitants d'aéronefs soumettent leur plan de surveillance à l'autorité compétente pour approbation au moins quatre mois avant le début de la première période de déclaration.

L'autorité compétente veille à ce que l'exploitant d'aéronefs réexamine le plan de surveillance avant le début de chaque période d'échanges et soumette un plan de surveillance révisé, le cas échéant. Après la transmission d'un plan de surveillance pour la déclaration des émissions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, le plan de surveillance est réexaminé avant le début de la période d'échanges commençant en 2013.

Lors de ce réexamen, l'exploitant d'aéronefs examine, à la satisfaction de l'autorité compétente, si la méthode de surveillance peut être modifiée afin d'améliorer la qualité des données déclarées sans entraîner de coûts excessifs. Les éventuelles modifications qu'il est proposé d'apporter à la méthode de surveillance sont communiquées à l'autorité compétente. Les modifications importantes de la méthode de surveillance qui nécessitent une mise à jour du plan de surveillance sont subordonnées à l'approbation de l'autorité compétente. Ces modifications importantes sont:

- une modification des émissions annuelles déclarées moyennes nécessitant l'application par l'exploitant d'aéronefs d'un niveau différent, conformément au point 2.2.2,
- une modification du nombre de vols ou des émissions annuelles totales entraînant le dépassement par l'exploitant d'aéronefs du seuil fixé pour les petits émetteurs, établi dans la partie 4,
- d'importantes modifications concernant le type de carburants utilisés.

Par dérogation au point 4.3 de l'annexe I, le plan de surveillance contient les informations suivantes:

Pour tous les exploitants d'aéronefs:

- 1) l'identification de l'exploitant d'aéronefs, l'indicatif d'appel ou tout autre identifiant unique utilisé aux fins du contrôle du trafic aérien, les coordonnées de l'exploitant d'aéronefs et d'une personne responsable auprès de celui-ci, l'adresse de contact;
- 2) l'identification de la version du plan de surveillance;
- 3) une liste initiale des types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant d'aéronefs qui sont en service au moment de la présentation du plan de surveillance et le nombre d'aéronefs par type, et une liste indicative des autres types d'aéronefs qu'il est prévu d'utiliser, y compris, le cas échéant, une estimation du nombre d'aéronefs par type, ainsi que les flux de carburant (types de carburant) associés à chaque type d'aéronef;
- 4) une description des procédures, des systèmes et des responsabilités mis en œuvre pour établir l'exhaustivité de la liste des sources d'émission pendant l'année de surveillance, c'est-à-dire pour garantir l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration des émissions des aéronefs possédés en propre ou pris en location;
- 5) une description des procédures utilisées pour surveiller l'exhaustivité de la liste des vols effectués sous l'identifiant unique de l'exploitant d'aéronefs, par paire d'aérodromes, ainsi que des procédures utilisées pour déterminer si les vols sont couverts par l'annexe I de la directive 2003/87/CE, afin de garantir l'exhaustivité et d'éviter un double comptage;
- 6) une description des activités de collecte et de traitement des données et des activités de contrôle, ainsi que des activités de contrôle et d'assurance de la qualité, notamment la maintenance et l'étalonnage de l'équipement de mesure (voir point 10.3 de l'annexe I);
- 7) le cas échéant, des informations concernant les liens avec les activités entreprises dans le cadre du système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS) et d'autres systèmes de management environnemental (voir, par exemple, ISO 14001:2004), notamment les procédures et contrôles ayant trait à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

Outre les informations des points 1 à 7, le plan de surveillance de tous les exploitants d'aéronefs, à l'exception des petits émetteurs désireux de recourir à la procédure simplifiée définie dans la partie 4 ci-dessus, contient:

- 8) une description des méthodes de surveillance de la consommation de carburant, tant des aéronefs possédés en propre que de ceux qui sont pris en location, notamment:
  - a) la méthode choisie (méthode A ou méthode B) pour le calcul de la consommation de carburant; si la même méthode n'est pas appliquée à tous les types d'aéronefs, il convient de justifier cette approche et de fournir une liste précisant quelle méthode est utilisée dans quelles conditions;
  - b) les procédures de mesure du carburant embarqué et du carburant se trouvant déjà dans les réservoirs, y compris les niveaux choisis, ainsi qu'une description des instruments de mesure utilisés et des procédures d'enregistrement, de récupération, de transmission et de stockage des informations concernant les mesures, selon le cas;

- c) une procédure visant à garantir que l'incertitude totale des mesures de carburant respectera les exigences du niveau choisi, avec référence aux certificats d'étalonnage des systèmes de mesure, à la législation nationale, aux clauses des contrats clients ou aux normes de précision des fournisseurs de carburant;
- 9) les procédures de mesure de la densité utilisées pour le carburant embarqué et le carburant se trouvant déjà dans les réservoirs, y compris une description des instruments de mesure utilisés, ou, si la mesure n'est pas réalisable, la valeur standard utilisée et une justification de cette approche;
- 10) les facteurs d'émission utilisés pour chaque type de carburant ou, en cas de carburants de substitution, les méthodes employées pour déterminer les facteurs d'émission, notamment l'approche en matière d'échantillonnage, les méthodes d'analyse, une description des laboratoires utilisés et de leur accréditation et/ou de leurs procédures d'assurance de la qualité.

Outre les informations des points 1 à 7, le plan de surveillance des petits émetteurs désireux de recourir à la procédure simplifiée définie dans la partie 4 ci-dessus contient:

- 11) la preuve que les seuils définis pour les petits émetteurs dans la partie 4 sont respectés;
- 12) une confirmation de l'instrument, décrit dans la partie 4, qui sera utilisé, ainsi qu'une description de cet instrument.

L'autorité compétente peut imposer à l'exploitant d'aéronefs d'utiliser un modèle électronique pour soumettre le plan de surveillance. La Commission peut publier un modèle électronique normalisé ou une spécification de format de fichier. Dans ce cas, l'autorité compétente accepte que l'exploitant d'aéronefs utilise ce modèle ou cette spécification, à moins que le modèle de l'autorité compétente n'exige au minimum l'introduction des mêmes données.

## 7. FORMAT DE DÉCLARATION

Les exploitants d'aéronefs utilisent le format établi dans la partie 8 ci-dessous pour la déclaration de leurs émissions annuelles. L'autorité compétente peut imposer à l'exploitant d'aéronefs d'utiliser un modèle électronique pour soumettre la déclaration d'émissions annuelle. La Commission peut publier un modèle électronique normalisé ou une spécification de format de fichier. Dans ce cas, l'autorité compétente accepte que l'exploitant d'aéronefs utilise ce modèle ou cette spécification, à moins que le modèle de l'autorité compétente n'exige au minimum l'introduction des mêmes données.

Les émissions sont déclarées en tonnes arrondies de CO<sub>2</sub>. Les valeurs concernant les facteurs d'émission sont arrondies pour que seuls les chiffres significatifs soient pris en compte lors du calcul et de la déclaration des émissions. La consommation de carburant par vol est utilisée avec tous les chiffres significatifs pour les calculs.

## 8. CONTENU DE LA DÉCLARATION D'ÉMISSIONS ANNUELLE

Chaque exploitant d'aéronefs fait figurer les informations suivantes dans sa déclaration d'émissions annuelle:

- 1) les données identifiant l'exploitant d'aéronefs précisées à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE et l'indicatif d'appel ou tout autre identifiant unique utilisé aux fins du contrôle du trafic aérien, ainsi que les coordonnées utiles;
- 2) le nom et l'adresse du vérificateur de la déclaration;
- 3) l'année de déclaration;
- 4) une référence au plan de surveillance approuvé pertinent et le numéro de version de ce plan;
- 5) les changements importants en ce qui concerne les opérations, et les divergences, durant la période de déclaration, par rapport au plan de surveillance approuvé;
- 6) les numéros d'identification des aéronefs et les types d'aéronefs que l'exploitant d'aéronefs a utilisés pendant la période couverte par la déclaration pour mener les activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE;
- 7) le nombre total de vols couverts par la déclaration;
- 8) les données visées au tableau 2 ci-dessous;

- 9) les informations déclarées pour mémoire: quantité de biomasse utilisée comme carburant durant l'année de déclaration (en tonnes ou en m<sup>3</sup>), ventilée par type de carburant.

Tableau 2

## Format de déclaration des émissions annuelles résultant des activités aériennes

Paramètre	Unités	Flux			Total
		Type de carburant 1	Type de carburant 2	Type de carburant n	
Nom du carburant					
Sources d'émission utilisant chaque type de flux (types génériques d'aéronefs):					
Consommation totale de carburant	t				
Pouvoir calorifique inférieur du carburant <sup>(1)</sup>	TJ/t				
Facteur d'émission de ce carburant	t CO <sub>2</sub> /t ou t CO <sub>2</sub> /TJ				
Émissions de CO <sub>2</sub> totales cumulées de tous les vols concernés utilisant ce carburant	t CO <sub>2</sub>				
vols au départ et à destination du même État membre (vols nationaux)	t CO <sub>2</sub>				
tous les autres vols (vols internationaux intra et extracommunautaires)	t CO <sub>2</sub>				

Émissions de CO<sub>2</sub> cumulées de tous les vols au départ et à destination du même État membre (vols nationaux):

État membre 1	t CO <sub>2</sub>				
État membre 2	t CO <sub>2</sub>				
État membre n	t CO <sub>2</sub>				

Émissions de CO<sub>2</sub> cumulées de tous les vols au départ de chaque État membre à destination d'un autre État membre ou d'un pays tiers <sup>(2)</sup>:

État membre 1	t CO <sub>2</sub>				
État membre 2	t CO <sub>2</sub>				
État membre n	t CO <sub>2</sub>				

Émissions de CO<sub>2</sub> cumulées de tous les vols à destination de chaque État membre en provenance d'un pays tiers <sup>(2)</sup>:

État membre 1	t CO <sub>2</sub>				
État membre 2	t CO <sub>2</sub>				
État membre n	t CO <sub>2</sub>				

<sup>(1)</sup> Ne s'applique pas aux combustibles marchands ordinaires figurant au tableau 1 de la présente annexe, utilisés pour les activités aériennes.

<sup>(2)</sup> Émissions cumulées par pays tiers, déclarées par pays.

Chaque exploitant d'aéronefs fait figurer les informations suivantes en annexe de sa déclaration d'émissions annuelle:

— émissions annuelles et nombre de vols par an, par paire d'aérodromes.

L'exploitant peut demander que les informations contenues dans la présente annexe soient traitées comme confidentielles.

## 9. VÉRIFICATION

Outre les exigences en matière de vérification définies au point 10.4 de l'annexe I, le vérificateur tient compte des éléments suivants:

- l'exhaustivité des données sur les vols et les émissions par rapport aux données relatives au trafic aérien collectées par Eurocontrol,
- la cohérence entre les données déclarées et la documentation de masse et centrage,
- la cohérence entre les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne.»

C. L'annexe XV suivante est ajoutée:

### «ANNEXE XV

#### **Lignes directrices spécifiques concernant la détermination des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes aux fins de l'introduction d'une demande au titre de l'article 3 *sexies* ou de l'article 3 *septies* de la directive 2003/87/CE**

##### 1. INTRODUCTION

La présente annexe contient les lignes directrices générales concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE.

L'annexe I s'applique à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des données relatives aux tonnes-kilomètres, selon le cas. À cette fin, les références aux émissions sont interprétées comme des références aux données relatives aux tonnes-kilomètres. Les points 4.1, 4.2, 5.1, 5.3 à 5.7, ainsi que les parties 6, 7 et 11 à 16 de l'annexe I ne s'appliquent pas aux données relatives aux tonnes-kilomètres.

##### 2. LIMITES ET EXHAUSTIVITÉ

Les lignes directrices spécifiques de la présente annexe sont utilisées pour surveiller et déclarer les données relatives aux tonnes-kilomètres liées aux activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Tous les vols couverts par l'annexe I de ladite directive et effectués par un exploitant d'aéronefs durant la période de déclaration sont inclus.

L'indicatif d'appel employé aux fins du contrôle du trafic aérien (CTA) est utilisé pour identifier l'exploitant d'aéronefs unique responsable d'un vol, défini à l'article 3, point o), de la directive 2003/87/CE. L'indicatif d'appel est l'indicateur OACI figurant dans la case 7 du plan de vol ou, à défaut, la marque d'immatriculation de l'aéronef. Si l'identité de l'exploitant de l'aéronef n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est considéré comme étant l'exploitant de l'aéronef, sauf s'il établit qui était l'exploitant de l'aéronef.

##### 3. PLAN DE SURVEILLANCE

Conformément à l'article 3 *octies* de la directive 2003/87/CE, les exploitants d'aéronefs soumettent un plan de surveillance définissant les mesures prévues pour la surveillance et la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres.

Les exploitants d'aéronefs soumettent leur plan de surveillance à l'autorité compétente pour approbation au moins quatre mois avant le début de la première période de déclaration.

L'exploitant d'aéronefs définit dans le plan de surveillance la méthode de surveillance utilisée pour chaque type d'aéronef. Dans le cas où l'exploitant d'aéronefs a l'intention d'utiliser des aéronefs pris en location ou d'autres types d'aéronefs qui ne sont pas encore inclus dans le plan de surveillance au moment où celui-ci est soumis à l'autorité compétente, il inclut dans le plan de surveillance une description de la procédure prévue pour définir la méthode de surveillance applicable à ces autres types d'aéronefs. L'exploitant d'aéronefs veille à ce que la méthode de surveillance, une fois choisie, soit appliquée de manière cohérente.

Par dérogation au point 4.3 de l'annexe I, le plan de surveillance contient les informations suivantes:

- 1) l'identification de l'exploitant d'aéronefs, l'indicatif d'appel ou tout autre identifiant unique utilisé aux fins du contrôle du trafic aérien, les coordonnées de l'exploitant d'aéronefs et d'une personne responsable auprès de celui-ci, l'adresse de contact;
- 2) l'identification de la version du plan de surveillance;
- 3) une liste initiale des types d'aéronefs de la flotte de l'exploitant d'aéronefs qui sont en service au moment de la présentation du plan de surveillance et le nombre d'aéronefs par type, ainsi qu'une liste indicative des autres types d'aéronefs qu'il est prévu d'utiliser, y compris, le cas échéant, une estimation du nombre d'aéronefs par type;
- 4) une description des procédures, des systèmes et des responsabilités mis en œuvre pour établir l'exhaustivité de la liste des sources d'émission pendant l'année de surveillance, c'est-à-dire pour garantir l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration des émissions des aéronefs possédés en propre ou pris en location;
- 5) une description des procédures utilisées pour surveiller l'exhaustivité de la liste des vols effectués sous l'identifiant unique de l'exploitant d'aéronefs, par paire d'aérodromes, ainsi que des procédures utilisées pour déterminer si les vols sont couverts par l'annexe I de la directive 2003/87/CE, afin de garantir l'exhaustivité et d'éviter un double comptage;
- 6) une description des activités de collecte et de traitement des données et des activités de contrôle conformément au point 10.3 de l'annexe I;
- 7) des informations concernant les liens avec les activités entreprises dans le cadre d'un système de gestion de la qualité, notamment les procédures et contrôles ayant trait à la surveillance et à la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres, le cas échéant;
- 8) une description des méthodes employées pour déterminer les données relatives aux tonnes-kilomètres par vol, notamment:
  - a) les procédures, les responsabilités, les sources d'information et les formules de calcul utilisées pour déterminer et enregistrer la distance par paire d'aérodromes;
  - b) une indication précisant si on utilise une masse forfaitaire de 100 kg par passager (niveau 1) ou la masse des passagers figurant dans la documentation de masse et centrage (niveau 2). Dans le cas du niveau 2, une description de la procédure permettant d'obtenir la masse des passagers doit être fournie;
  - c) une description des procédures utilisées pour déterminer la masse du fret et du courrier;
  - d) une description des dispositifs de mesure utilisés pour mesurer la masse des passagers, du fret et du courrier, selon le cas.

L'autorité compétente peut imposer à l'exploitant d'aéronefs d'utiliser un modèle électronique pour soumettre le plan de surveillance. La Commission peut publier un modèle électronique normalisé ou une spécification de format de fichier. Dans ce cas, l'autorité compétente accepte que l'exploitant d'aéronefs utilise ce modèle ou cette spécification, à moins que le modèle de l'autorité compétente n'exige au minimum l'introduction des mêmes données.

#### 4. MÉTHODE DE CALCUL DES DONNÉES RELATIVES AUX TONNES-KILOMÈTRES

##### 4.1. FORMULE DE CALCUL

Les exploitants d'aéronefs surveillent et déclarent les données relatives aux tonnes-kilomètres au moyen d'une méthode fondée sur le calcul. Les données relatives aux tonnes-kilomètres sont calculées grâce à la formule suivante:

$$\text{tonnes-kilomètres (t km)} = \text{distance (km)} * \text{charge utile (t)}$$

##### 4.2. DISTANCE

La distance est calculée à l'aide de la formule suivante:

$$\text{Distance [km]} = \text{distance orthodromique [km]} + 95 \text{ km}$$

On entend par distance orthodromique la distance la plus courte entre deux points de la surface de la Terre, calculée au moyen du système visé à l'article 3.7.1.1 de l'annexe 15 de la convention de Chicago (WGS 84).

La latitude et la longitude des aérodromes sont obtenues à partir des données de localisation des aérodromes publiées dans les publications d'information aéronautique ("Aeronautical Information Publications", ci-après "AIP") conformément à l'annexe 15 de la convention de Chicago ou à partir d'une source utilisant ces données AIP.

Il est également possible d'utiliser les distances calculées au moyen d'un logiciel ou par un tiers, à condition que la méthode de calcul soit fondée sur les formules et les données AIP mentionnées ci-dessus.

#### 4.3. CHARGE UTILE

La charge utile est calculée à l'aide de la formule suivante:

Charge utile (t) = masse du fret et du courrier (t) + masse des passagers et des bagages enregistrés (t)

##### 4.3.1. MASSE DU FRET ET DU COURRIER

La masse réelle ou forfaitaire figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols correspondants est utilisée pour le calcul de la charge utile. Les exploitants d'aéronefs qui ne sont pas tenus d'avoir une documentation de masse et centrage proposent une méthode adéquate pour déterminer la masse du fret et du courrier dans le plan de surveillance pour approbation par l'autorité compétente.

La masse réelle du fret et du courrier exclut la tare de l'ensemble des palettes et des conteneurs qui ne font pas partie de la charge utile, ainsi que le poids en ordre de marche.

##### 4.3.2. MASSE DES PASSAGERS ET DES BAGAGES ENREGISTRÉS

Les exploitants d'aéronefs ont le choix entre deux niveaux pour déterminer la masse des passagers. Ils peuvent choisir le niveau 1 comme niveau minimal pour déterminer la masse des passagers et des bagages enregistrés. Pendant une même période d'échanges, le niveau choisi s'applique à tous les vols.

###### Niveau 1

Une valeur par défaut égale à 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés est utilisée.

###### Niveau 2

La masse des passagers et des bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour chaque vol est utilisée.

#### 5. ÉVALUATION DE L'INCERTITUDE

Les exploitants d'aéronefs doivent connaître les principales sources d'incertitude à prendre en compte lors du calcul des données relatives aux tonnes-kilomètres. Il n'est pas obligatoire de procéder à l'analyse détaillée de l'incertitude prévue dans la partie 7 de l'annexe I en ce qui concerne la méthode de détermination des données relatives aux tonnes-kilomètres.

Les exploitants d'aéronefs mènent régulièrement des activités de contrôle adéquates conformément aux points 10.2 et 10.3 de l'annexe I, et prennent immédiatement des mesures correctives en application des dispositions énoncées au point 10.3.5 si des écarts sont constatés.

#### 6. DÉCLARATION

La déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres est obligatoire aux fins de l'introduction d'une demande au titre de l'article 3 *sexies* ou de l'article 3 *septies* de la directive 2003/87/CE, mais uniquement en ce qui concerne les années de surveillance indiquées.

Les exploitants d'aéronefs utilisent le format établi dans la partie 7 ci-dessous pour déclarer leurs données relatives aux tonnes-kilomètres. L'autorité compétente peut imposer à l'exploitant d'aéronefs d'utiliser un modèle électronique pour soumettre la déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres. La Commission peut publier un modèle électronique normalisé ou une spécification de format de fichier. Dans ce cas, l'autorité compétente accepte que l'exploitant d'aéronefs utilise ce modèle ou cette spécification, à moins que le modèle de l'autorité compétente n'exige au minimum l'introduction des mêmes données.

Les tonnes-kilomètres sont déclarées en [t km] arrondies. Pour les calculs, toutes les données par vol sont utilisées avec tous les chiffres significatifs.

## 7. CONTENU DE LA DÉCLARATION DES DONNÉES RELATIVES AUX TONNES-KILOMÈTRES

Chaque exploitant d'aéronefs fait figurer les informations ci-après dans sa déclaration des données relatives aux tonnes-kilomètres:

- 1) les données identifiant l'exploitant d'aéronefs précisées à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE et l'indicatif d'appel ou tout autre identifiant unique utilisé aux fins du contrôle du trafic aérien, ainsi que les coordonnées utiles;
- 2) le nom et l'adresse du vérificateur de la déclaration;
- 3) l'année de déclaration;
- 4) une référence au plan de surveillance approuvé pertinent et le numéro de version de ce plan;
- 5) les changements importants en ce qui concerne les opérations et les divergences, durant la période de déclaration, par rapport au plan de surveillance approuvé;
- 6) les numéros d'identification des aéronefs et les types d'aéronefs que l'exploitant d'aéronefs a utilisés pendant la période couverte par la déclaration pour mener les activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE;
- 7) la méthode choisie pour calculer la masse des passagers et des bagages enregistrés, ainsi que celle du fret et du courrier;
- 8) le nombre total de passagers-kilomètres et de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes énumérées à l'annexe I;
- 9) pour chaque paire d'aérodromes: l'indicateur OACI des deux aérodromes, la distance (= distance orthodromique + 95 km) en km, le nombre total de vols par paire d'aérodromes pendant la période de déclaration, la masse totale des passagers et des bagages enregistrés (tonnes) durant la période de déclaration par paire d'aérodromes, le nombre total de passagers durant la période de déclaration, le nombre total de passagers \* kilomètres par paire d'aérodromes, la masse totale du fret et du courrier (tonnes) pendant la période de déclaration par paire d'aérodromes, le nombre total de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes (t km).

## 8. VÉRIFICATION

Outre les exigences en matière de vérification définies au point 10.4 de l'annexe I, le vérificateur tient compte des éléments suivants:

- l'exhaustivité des données sur les vols et des données relatives aux tonnes-kilomètres par rapport aux données relatives au trafic aérien collectées par Eurocontrol, afin de vérifier que seuls les vols concernés ont été pris en compte dans la déclaration des exploitants,
- la cohérence entre les données déclarées et la documentation de masse et centrage.

Pour les données relatives aux tonnes-kilomètres, le seuil de signification est de 5 %.»

---