

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 7 mars 2011

relative aux émissions historiques du secteur de l'aviation, en application de l'article 3 *quater*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

[notifiée sous le numéro C(2011) 1328]

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

(2011/149/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union 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 3 *quater*, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3 *quater* de la directive 2003/87/CE détermine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs. Cette quantité est définie comme un pourcentage des émissions historiques du secteur de l'aviation. L'article 3, point s), de la directive 2003/87/CE définit les émissions historiques du secteur de l'aviation comme la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Conformément à l'article 3 *quater*, paragraphes 2 et 3, de ladite directive, il y a lieu de calculer la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs sur la base de cette moyenne historique.
- (2) La Commission a été assistée par Eurocontrol, comme le prévoit l'article 18 *ter* de la directive 2003/87/CE. Les données complètes sur le trafic aérien qui figurent dans les bases de données du Service central des redevances de route (SCRR) et de l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien (CFMU) d'Eurocontrol ont été considérées comme les meilleures données disponibles pour le calcul des émissions historiques. Ces données fournissent, entre autres, le calcul de la distance de parcours réelle de chaque vol. Les émissions ont ensuite été calculées pour chaque vol au moyen de la méthode ANCAT 3 (*Abatement of Nuisances Caused by Air Transport*, atténuation des nuisances du transport aérien) et de la méthode CASE (*Calculation of Emissions by Selective Equivalence*, calcul des émissions par équivalence sélective). Cette approche du calcul des émissions historiques a encore été affinée par l'utilisation des informations relatives à la consommation réelle de carburant qui ont été fournies spontanément par un nombre représentatif

d'exploitants d'aéronefs, ce qui a permis d'améliorer la précision de la modélisation. Des calculs supplémentaires ont été effectués afin de prendre en compte la consommation de carburant liée à l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU). L'approche retenue a consisté tout d'abord à déterminer la consommation moyenne en carburant des APU pour chaque type d'aéronef. Les différents facteurs d'émission applicables à la consommation en carburant des APU ont été ensuite extrapolés pour calculer la quantité totale d'émissions desdits APU; la méthode utilisée à cette fin a pris en compte la part effective de carburant consommée pour les vols de chaque type d'aéronef relevant du SCEQE et l'utilisation de l'alimentation de parc dans les aéroports. Les émissions correspondant à cette consommation totale en carburant des APU ont été incluses dans les émissions historiques du secteur de l'aviation pour chacune des années 2004, 2005 et 2006.

- (3) Les émissions annuelles produites pendant l'année civile 2004 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE ont été chiffrées à 209 123 585 tonnes de CO<sub>2</sub>. Les émissions annuelles produites par ces aéronefs durant l'année civile 2005 ont été estimées à 220 703 342 tonnes de CO<sub>2</sub>, et celles produites pendant l'année civile 2006 à 228 602 103 tonnes de CO<sub>2</sub>. Les émissions historiques du secteur de l'aviation étant définies comme la moyenne arithmétique de ces émissions, celles-ci s'élèvent donc à 219 476 343 tonnes de CO<sub>2</sub>.
- (4) La Commission a consulté le comité des changements climatiques institué par l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto <sup>(2)</sup>,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

## Article premier

Aux fins de l'application de l'article 3 *quater*, paragraphes 1 et 2, de la directive 2003/87/CE, les émissions historiques du secteur de l'aviation sont fixées à 219 476 343 tonnes de CO<sub>2</sub>.

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

<sup>(2)</sup> JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.

*Article 2*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 mars 2011.

*Par la Commission*  
Connie HEDEGAARD  
*Membre de la Commission*

---