

Secrétariat général

13 mars 2013

Complété le 26 avril 2013

Mémorandum.

Les obligations des compagnies aériennes
en matière d'émission de CO₂.

I. Obligations des compagnies aériennes vis-à-vis des autorités françaises.

1. Obligations de réduction des émissions.

En particulier en cas de pic de pollution : limitation de l'utilisation des APU. (Article 181 de la loi du 12 juillet 2010). S'applique surtout aux compagnies basées.

2. Obligation de déclaration des émissions de CO₂ au départ et à l'arrivée d'un aéroport français.

Les compagnies calculent leurs émissions de CO₂ en France selon la méthode définie par la réglementation. (Voir le site DGAC (www.aviation-civile.gouv.fr))

)

3. Obligation de compenser leurs émissions de CO₂ par des achats de quotas d'émission.

- a. En fonction de leurs émissions calculées sur l'année 2010, les compagnies se voient attribuer des quotas gratuits représentant 85% des émissions correspondant à leur trafic pour 2013 et de 82% de 2013 à 2020.

NB : La Commission européenne a publié les valeurs des référentiels qui sont utilisés pour allouer à titre gratuit des quotas d'émission de gaz à effet de serre à plus de 900 exploitants d'aéronefs.

Le référentiel applicable durant chaque période a été calculé en divisant la quantité annuelle totale de quotas gratuits prévue pour les périodes d'échanges 2012 et 2013-2020 par la somme des tonnes-kilomètres figurant dans les demandes soumises par les exploitants d'aéronefs à la Commission.

L'allocation officielle de quotas à titre gratuit à chaque exploitant d'aéronefs est réalisée par les États membres, qui multiplient la valeur du référentiel par la somme des tonnes-kilomètres enregistrées par chaque exploitant d'aéronefs en 2010.

- b. Les compagnies sont entrées dans le système d'échange à partir du 1^{er} janvier 2012.

Le dispositif est issu de la directive européenne 2003/87/CE du 13 octobre 2003. Elle a été transposée par une ordonnance et introduite dans le code de l'environnement aux articles:-L 229-5 à L 229- 19-R 229-37-1 et suivant-D 229-37-2.

Les quotas non distribués sont mis aux enchères.

Pour l'ensemble de leurs émissions, les compagnies devront acheter des quotas mis aux enchères et des quotas disponibles sur le marché général.

En avril 2013, les compagnies aériennes devront pour la première fois remettre des quotas en contrepartie des émissions liées aux vols qu'elles auront assurés à destination et au départ de l'UE en 2012.

4. **Modalités pratiques de déclaration** : la procédure a été élaborée par la DGAC et communiquée aux sièges des compagnies.

5. Procédures destinées à réduire les émissions de CO2 :

Gestion locale des départs à CDG et bientôt à ORY. Cette procédure évite les files d'attente et réduit les temps de roulage.

Navigation aérienne fondée sur les performances (navigation basée sur des moyens satellitaires).

II. Obligation d'information des passagers des quantités de CO2 émises pour leur transport. (Art L.1431-3 du code des transports)

A partir du 1^{er} juillet 2013, les compagnies aériennes sont tenues d'informer les passagers de la quantité de CO2 émise pour leur transport, (Le décret n°2011-1336 du 24 octobre 2011 fixe les principes d'une méthode de calcul).

Cette information concerne la quantité de CO2 émise pour la phase amont, correspondant à la production et au transport du carburant (calcul par application d'un coefficient disponible sur le site de la DGAC), et pour la phase aval correspondant au transport lui-même.

Les compagnies ont trois façons de calculer le montant d'émission.

- Soit par un calcul propre à la compagnie.
- Soit en utilisant le modèle disponible sur le site DGAC.
- Soit en renvoyant d'une façon claire le passager au calculateur de la DGAC.

Réponse apportée par la DGAC le 5 avril 2013

En ce qui concerne les modalités pratiques, l'administration française a choisi de laisser la plus grande liberté aux opérateurs sur la manière de communiquer sur le sujet, pour que la charge administrative soit la plus légère possible. Cette information peut donc se faire soit par le biais d'un lien sur les sites de vente en ligne, soit par une mention sur le billet, soit par un envoi séparé notamment (pour citer les idées les plus couramment émises). Pour le fret, cette information peut même se faire a posteriori au moment de la facturation

Le service compétent de la DGAC pour tout renseignement est la sous-direction du développement durable (SDD) de la direction du transport aérien (DTA).

Nous n'avons pas perdu de vue l'idée de rédiger un petit guide pour les compagnies aériennes, mais celui-ci n'est pas encore rédigé.

Pascal J Luciani.

Memorandum.

Obligations of airlines

in terms of CO2 emissions.

I. Airlines' obligations vis-à-vis the French authorities.

1. Emission reduction obligations.

Especially in the case of pollution peak: limitation of APU use. (Article 181 of the Law of 12 July 2010). Applies primarily to locally based companies.

2. Mandatory reporting of CO2 emissions for departures and arrivals of a French airport.

Companies calculate their CO2 emissions in France according to the method defined by the regulation.

3. Obligation to compensate their CO2 emissions by purchasing emission allowances.

a. According to their calculated emissions for the year 2010, companies are given free allowances corresponding to 85% of their emissions by 2013 and 82% from 2013 to 2020.

NB: The European Commission has published the benchmark values that are used to allocate free allowances of gas emissions greenhouse for more than 900 aircraft operators.

The applicable standards for each period was calculated by dividing the total annual quantity of free allowances provided for trading periods 2012 and 2013-2020 by the sum of ton-kilometers in the applications submitted by aircraft operators to the Commission.

The official allocation of free allowances to each aircraft operator is achieved by the Member States, which increase the value of the repository by the sum of ton-kilometers recorded by each aircraft operator in 2010.

b. Companies have entered into the trading system from 1 January 2012.

The device is the result of the European Directive 2003/87/EC of 13 October 2003. It was transposed by an order and introduced into the environment code sections:-L 229-5 to L 229-19 and 229-37-1 and following-D 229-37-2.

Undistributed quotas will be auctioned.

For all their emissions, companies will have to buy auctioned quotas and quotas available on the general market.

In April 2013, airlines will for the first time back in return quota of emissions from flights they have provided to and from the EU in 2012.

4. Practical reporting:

The procedure has been defined by the DGAC and communicated to the company's head offices.

5. Procedures to reduce CO2 emissions:

Local departures management at CDG and soon at ORY. This procedure avoids queues and reduces the taxiing time.

Performance based navigation (based on navigation satellite capabilities)

II. Obligation to inform passengers of the amount of CO2 emitted for transportation. (Art L.1431-3 of the Code of transport)

Companies are required to inform passengers of the amount of CO2 emitted for transportation.

This information relates to the amount of CO2 emitted in the upstream phase corresponding to the production and transportation of fuel and the downstream phase corresponding to the transport itself.

Decree n ° 2011-1336 of 24 October 2011 establishing the principles for calculation method. Visit the DGAC www.aviation-civile.gouv.fr