

DECYZJA KOMISJI

z dnia 7 marca 2011 r.

w sprawie historycznych emisji lotniczych zgodnie z art. 3c ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie

(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 1328)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/149/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE⁽¹⁾, w szczególności jej art. 3c ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 3c dyrektywy 2003/87/WE ustanawia łączną liczbę przydziałów emisji, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych. Liczba ta została określona jako procentowa wartość historycznych emisji lotniczych. W art. 3 lit. s) dyrektywy 2003/87/WE „historyczne emisje lotnicze” określono jako średnią rocznych emisji w latach kalendarzowych 2004, 2005 i 2006, pochodzących ze statków powietrznych wykonujących działania lotnicze wymienione w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE. Zgodnie z art. 3c ust. 2 i 3 tej dyrektywy łączna liczba przydziałów, które zostaną przyznane operatorom statków powietrznych, powinna być obliczona na podstawie tej historycznej średniej emisji.
- (2) Komisję wspierał Eurocontrol, zgodnie z art. 18b dyrektywy 2003/87/WE. Za najlepsze dostępne dane dla obliczenia historycznych emisji uznano informacje o ruchu lotniczym zawarte w bazach danych Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) i Centralnej Jednostki Zarządzania Ruchem Lotniczym (CFMU) organizacji Eurocontrol. Bazy te dostarczają m.in. obliczeń dotyczących rzeczywistej długości trasy każdego lotu. Następnie obliczono emisje dla poszczególnych lotów przy pomocy metod ANCAT 3 (*Abatement of Nuisances Caused by Air Transport*) i CASE (*Calculation of Emissions by Selective Equivalence*). Ta metoda obliczania emisji historycznych została udoskonalona poprzez wykorzystanie informacji na temat rzeczywistego zużycia paliwa, dostarczonych dobrowolnie przez reprezentatywną liczbę operatorów statków powietrznych, które przyczyniły się do większej

dokładności podejścia modelowego. Przeprowadzono dodatkowe obliczenia w celu uwzględnienia zużycia paliwa związanego z wykorzystaniem dodatkowych jednostek napędowych (APU). Zgodnie z przyjętym podejściem w pierwszej kolejności ustalano średnie zużycie paliwa przez APU dla różnych typów statków powietrznych. Następnie dokonano ekstrapolacji poszczególnych współczynników emisji dotyczących zużycia paliwa przez APU, w celu obliczenia łącznej emisji przez APU przy zastosowaniu procedury uwzględniającej faktyczny udział spalania paliwa dla lotów objętych EU ETS w odniesieniu do każdego typu statku powietrznego oraz wykorzystanie naziemnych źródeł zasilania w portach lotniczych. Emisje odpowiadające obliczonemu w ten sposób łącznemu zużyciu paliwa przez APU zostały uwzględnione w historycznych emisjach lotniczych dla lat 2004, 2005 i 2006.

- (3) Roczne emisje w roku kalendarzowym 2004, pochodzące ze statków powietrznych wykonujących działania lotnicze wymienione w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, zostały oszacowane na 209 123 585 ton CO₂. Roczne emisje w roku kalendarzowym 2005, pochodzące z takich statków powietrznych, zostały oszacowane na 220 703 342 ton CO₂, zaś roczne emisje w roku kalendarzowym 2006, pochodzące z takich statków powietrznych, zostały oszacowane na 228 602 103 ton CO₂. Historyczne emisje lotnicze zdefiniowane jako średnia arytmetyczna tych emisji wynoszą zatem 219 476 343 ton CO₂.
- (4) Komisja skonsultowała się z Komitetem ds. Zmian Klimatu ustanowionym na mocy art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotyczącej mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto⁽²⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Do celów art. 3c ust. 1 i 2 dyrektywy 2003/87/WE historyczne emisje lotnicze zostają ustalone na poziomie 219 476 343 ton CO₂.

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁽²⁾ Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 marca 2011 r.

W imieniu Komisji
Connie HEDEGAARD
Członek Komisji
