

Emissions Trading Scheme

Workshop on Minimising Aviation's Compliance Overhead

Unas 130 personas participaron en este taller centrado en la minimización de los costes del cumplimiento de la inclusión de la aviación en el sistema de comercio de derechos de emisión de gases efecto invernadero.

EUROCONTROL, Servicios Centrales. Bruselas, Bélgica
19 de febrero de 2009





AGENDA

9.30 Inauguración por David McMillan, D.G. de EUROCONTROL

9.45 Setting the scene

- Andrew Watt, EUROCONTROL Environment Unit Manager
- Chris Dekkers, EU ETS Compliance Forum Coordinator

10.45 Understanding the needs

- Competent Authorities
 - Rob Gemmill, Environment Agency UK
 - Olaf Hoelzer-Schopohl, German Emissions Trading Authority at the Federal Environment Agency
- Verifiers: Jeroen Kruijd, PriceWaterhouseCoopers
- European Commission: Philip Good, DG Environment

11.45 Open forum/discussion/Q & A session

13.15 Understanding the needs

- Aircraft operators
 - Andreas, Herdeman, AD Environment Policy, IATA
 - Delphine Dantec, Air France
 - Brian Humphries, President, European Business Aviation Association (EBAA)
- EUROCONTROL: Stefano Mancini, ATM Environmental Performance Expert

14.15 Open forum/discussion/Q & A session

15.15 Understanding the needs

- Industry added value service providers
 - Frédéric Falise, Director Environmental Programme, SITA
 - Michela Beltracchi, European Policy Director, International Emissions Trading Association (IETA)

15.45 Open forum/discussion/Q & A session

16.30 Workshop Conclusions

ALGUNAS CLAVES DE LAS PONENCIAS TÉCNICAS

EUROCONTROL (ANDREW WATT)

Tras la inauguración del evento por parte David McMillan, Director General de EUROCONTROL, Andrew Watt presentó EUROCONTROL y sus funciones en relación con los objetivos del taller.

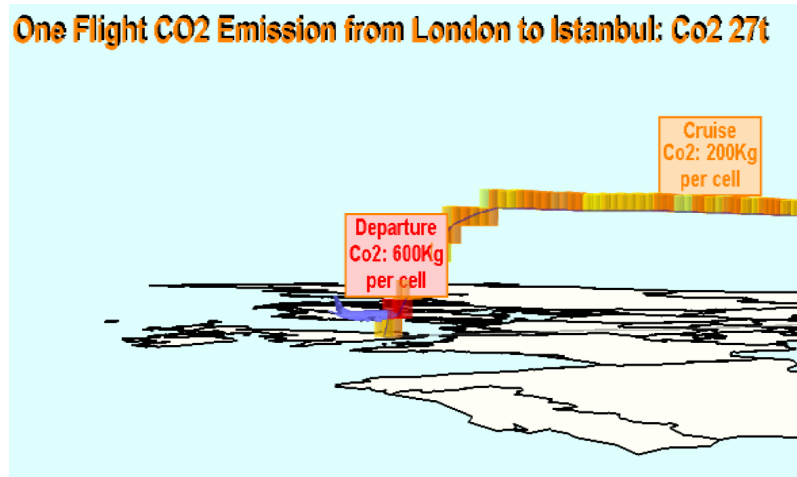
Indica el ámbito geográfico de trabajo de EUROCONTROL. Mantiene registro de los vuelos de 38 países. De estos 38, 25 son Estados miembros de la Unión Europea (quedan fuera Estonia y Letonia).



Indicó su participación en el programa Cielo Único y SESAR, cuya aplicación ya está suponiendo ahorros de combustibles y emisiones:

- 127 cambios de ruta
- reducción diaria de 10 000 millas náuticas recorridas
- ahorro de 22 000 t de combustible
- ahorro de 73 000 T CO₂

En cuanto al modelo utilizado por EUROCONTROL para el cálculo de emisiones, da un esbozo de su funcionamiento. A partir del registro del vuelo (el origen de los datos es el plan de vuelo y los sistemas de control ATM), el vuelo se divide en celdas (3D) de espacio aéreo para cada una de las cuales se calcula un consumo de combustible y unas emisiones asociadas. Por ejemplo, una célula durante la frase de crucero supone unos kg de CO₂ distintos que una célula durante LTO.



Resaltó como objetivos del taller:

- Informar de la disponibilidad de las herramientas de EUROCONTROL que pueden ayudar al sector de la aviación a cumplir con la directiva ETS.
- Ofrecer a la industria la oportunidad de compartir información en herramientas similares (durante el taller algunas entidades presentaron sus sistemas en stands).
- Discutir con los agentes sobre cómo estas herramientas pueden ser de ayuda para reducir los costes del cumplimiento.

COMPLIANCE FORUM (CHRIS DEKKERS)

Este foro es una plataforma para la cooperación en ETS entre autoridades competentes. Fue presentado y apoyado por los participantes de la conferencia mantenida los días 10 y 11 de septiembre de 2008 y por el Comité de Cambio Climático el 28 de enero de 2009.

Como futuros pasos cabe destacar el voto en el próximo Comité de Cambio Climático (CCC) el 26 de febrero para alcanzar un acuerdo relativo a las guías para el seguimiento e informe (MRG) de la aviación. Posteriormente será necesaria una interpretación homogénea y una aplicación uniforme en todos los Estados miembros de estas directrices. Por último, propone el uso de herramientas de la información (ITs) para facilitar y mejorar el cumplimiento.

AUTORIDADES COMPETENTES

ALEMANIA (DR. OLAF HÖLZER-SCHOPHL)

La autoridad competente alemana para las instalaciones fijas y para la aviación son coincidentes.

Dentro del desempeño de sus responsabilidades, destacan las inspecciones o chequeos sobre los informes verificados de emisiones con una revisión profunda en caso de que se detecten irregularidades. Incluso contempla la posibilidad de realizar informes desfavorables sobre los

verificadores en cuyos informes existan disconformidades que serían comunicados a las entidades que los acreditaron.

Para reducir los costes del sistema plantean el uso de las ITs (todo el proceso realizado de forma electrónica) y un sistema de atención al consumidor.

Indica que es necesario conocer qué datos son sensibles comercialmente (secreto comercial).

Piden el acceso a los datos de EUROCONTROL para aclarar las irregularidades detectadas e identificar no conformidades e inexactitudes.

Para el futuro plantean que, si los datos de EUROCONTROL no difieren de los contenidos de los informes presentados por los operadores, se podría permitir que aquellos operadores que lo desearan no tuvieran que remitir sus informes sino acogerse a los datos de EUROCONTROL, ahorrando así costes.

REINO UNIDO [INGLATERRA Y GALES](ROB GEMMIL)

La autoridad competente para Inglaterra y Gales es también coincidente entre aviación e instalaciones fijas.

Las actuales necesidades de la autoridad competente son:

- Normativa confirmada, conocer las responsabilidades e interpretaciones
- Formatos/plantillas oficiales confirmados
- Contacto apropiado con los operadores
- Presentación en plazo (31/08/2009) de planes de seguimiento de t-km y emisiones “completos y correctos” (el total de informes que debe gestionar Reino Unido es 780*2)
- Disponer de métodos fiables y prácticos para el acceso a los datos necesarios y para comprobar el cumplimiento (incluyendo EUROCONTROL, por ejemplo a través del acceso a PAGODA).
- A largo plazo: confirmación de los requisitos de la verificación.

Enfatiza el uso de las tecnologías de la información e indica que estarán disponibles en Reino Unido entre mayo y junio.

VERIFICADORES (PWC, JEROEN KRUIJD)

Enfatizan la importancia de disponer de normas claras en cuanto a la verificación lo antes posible y siempre con anterioridad al inicio del año 2010 (primer periodo para el seguimiento y la emisión de informes).

También abogan por el uso de las IT, así como de la puesta en común de recursos, herramientas y métodos entre operadores.

COMISIÓN EUROPEA [DG MEDIO AMBIENTE] (PHILIP GOOD)

Solicitan apoyo de los operadores para mejorar la lista provisional de operadores y Estados miembros responsables de su gestión.

Piden a EUROCONTROL información para apoyar la ampliación del esquema a aquellos países que se incorporen a la UE y para los Estados EEA/EFTA. Esto incluye el cálculo de las emisiones históricas de esos Estados y Estados miembros responsables de los operadores afectados. Asimismo son necesarios datos para calcular ajustes para coordinar el esquema con terceros países donde existan medidas equivalentes. Es fundamental evitar la doble contabilidad.

Los datos de tráfico aéreo son clave por su utilidad tanto para operadores como verificadores y autoridades competentes.

SESIÓN DE PREGUNTAS

Los **representantes de Malta** (AC) solicitaron información relativa a cómo se iban a obtener los datos históricos de tráfico y cómo se podía conseguir acceso a esos datos, con referencia a los datos de EUROCONTROL. Como respuesta, EUROCONTROL indica que los datos históricos de tráfico estarán basados en la información de facturación de tasas habitual de EUROCONTROL (bases de datos CRCO y CEFA) o bien se utilizará el PAGODA. Para obtener acceso a los datos se requiere una petición formal para acceder al resultado final.

Le Thi Mai, (General Manager Environmental Affairs, AEA) indicó sus dudas sobre la exactitud, fiabilidad y confidencialidad de los datos de EUROCONTROL para su uso en el sistema ETS, lo que incluye el modelo PAGODA. Destaca que la actual lista preliminar de operadores contiene numerosos errores lo que lleva a confirmar esas sospechas. Sobre la citada lista, pregunta si la DG de Medio Ambiente (CE) tiene pensado publicar la metodología, en cuyo caso ¿dónde? y ¿cuándo?

Y con respecto al acceso a los datos ¿en qué condiciones se va a realizar y cómo?

Según todo lo expuesto y en relación con el uso de la información de EUROCONTROL como elemento de contraste, es importante asegurar que esos datos carecen de errores o de, otro modo, se contaminaría la comparación cruzada para realizar comprobaciones.

Philip Good (DG Medio Ambiente) respondió a estas dudas sobre la lista planteadas por la representante de la AEA). Indica que sí se tiene previsto publicar la metodología, en la página web de aviación y cambio climático de la comisión (http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm) y, con respecto a los errores, reitera su petición a todos los afectados de enviar sus comentarios con el fin de mejorarla.

Por su parte, representando a EUROCONTROL Stefano Mancini, indicó que la confidencialidad actualmente está plenamente garantizada, pero con respecto a futuros usos de los datos es necesario definir los datos sensibles y las modalidades de acceso. En todo caso la confidencialidad debe siempre estar asegurada. Respecto a la exactitud de los datos indica que, en el caso de los datos de tráfico es muy elevada y que además está verificada o validada por los operadores (al pagar las facturas asociadas a esa información). Respecto a la precisión en el caso de las emisiones, ésta es limitada, dado que se basa en un modelo y su validación ha sido relativa. De todas formas indica que este aspecto no es tan crítico en el caso de la lista de operadores como lo es en el caso de las emisiones históricas.

Otra pregunta relativa al aporte de información por parte de EUROCONTROL a las autoridades competentes fue contestada por Rob Gemmil (de la autoridad competente en Inglaterra y Gales). Indicó que el actual es el primer contacto que su entidad ha tenido con EUROCONTROL, con lo que no puede aportar datos de su experiencia. Andrew Watt, representando la parte de EUROCONTROL, indicó que

actualmente no existe intercambio de información con ninguna autoridad competente, pero que podría realizarse a través de una comunicación oficial respaldada por la autoridad de aviación civil del Estado y tras su aprobación por EUROCONTROL.

Frederic Falise (SITA) plantea una duda relativa al uso de las tecnologías de información y el uso de formularios electrónicos: ¿es posible el uso de informes nacionales diferentes a los especificados por la Comisión Europea?

Philip Good (DG Medio Ambiente) indica que será posible utilizar otros formularios, siempre que se garantice que al menos la información exigida por la Comisión quede adecuadamente recogida en ellos. Rob Gemmil (AC Inglaterra y Gales) reitera este hecho sobre los formularios que ellos están preparando.

Philippe Langumier (DGAC Francia) indica que ellos disponen de un modelo de cálculo de emisiones distinto del PAGODA. Indica que hay que clarificar la metodología para el cálculo de las emisiones históricas.

OPERADORES

IATA (ANDREAS HARDEMAN)

Enfatiza la necesidad de que los procedimientos utilizados en el seguimiento (MRV) sean compatibles y adaptados a los procesos que ya existen en las compañías, así como la necesidad urgente de disponer de un texto definitivo de las directrices para este seguimiento (MRG).

Los operadores requieren disponer de información clara con respecto a:

- Puntos de contacto con las autoridades competentes
- Fechas de reuniones y talleres
- Imposición de tasas
- Nivel de conocimiento de la aviación
- Revisión del Estado miembro responsable de la gestión. ¿Qué ocurre si una aerolínea no aparece en la lista un año pero sí lo hace en el siguiente?
- Confidencialidad de los datos

Pide que se ponga a disposición de los operadores un listado de verificadores experimentados y acreditados, con experiencia específica en aviación. Los verificadores requerirán de formación que asegure un conocimiento específico sobre los procedimientos de trabajo en aviación.

AIR FRANCE (DELPHINE DANTEC)

Con respecto a las emisiones relacionadas con el uso del APU, indica que las emisiones realizadas en el puesto de estacionamiento (*at gate*) deberían ser atribuidas a las instalaciones fijas y debería incentivarse el que los aeropuertos mejoraran sus equipos de tierra.

Como temas pendientes también indica la necesidad de que exista una lista de verificadores y que éstos deban tener conocimiento del negocio de la aviación. También recalca la necesidad de mantener la confidencialidad de los datos y confirmar el sistema para la definición de nuevos entrantes.

Pide que se trate de reducir las cargas administrativas centrándose en los datos más relevantes y facilitando el intercambio de información.

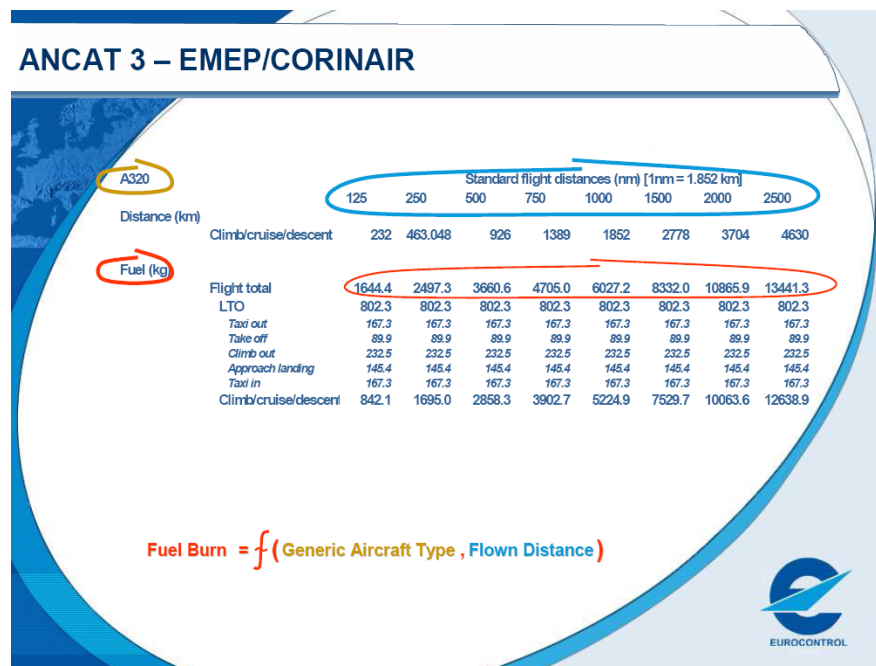
EBAA (BRIAN HUMPHRIES)

Pide que para la aviación ejecutiva, cuyos vuelos no pueden acogerse para su exención al punto j del Anexo (exclusivo para operadores comerciales), los operadores puedan utilizar directamente los datos de EUROCONTROL y que por tanto no sea necesaria la verificación de sus informes.

EUROCONTROL (STEFANO MANCINI)

Presenta la metodología seguida por EUROCONTROL para almacenar tanto los datos de tráfico como para realizar el cálculo de emisiones. Indica la particularidad de la no inclusión de todos los vuelos de Estonia y de los territorios de ultramar franceses.

El modelo PAGODA calcula las emisiones en base a la información de tráfico siguiendo la metodología ANCAT 3 EMEP/CORINAIR.



| Pagoda | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|-----------|-----------|---------------|--------------|-----------------|------------|-----------|
| Emissions By Destination Regions | | | | | | | | |
| Domestic | | | | | | | | |
| Dep. Ets Ct Name Houpr | Destination | Year Lobt | # Flights | Fuel (Tonnes) | CO2 (Tonnes) | % Chg # Flights | % Chg Fuel | % Chg CO2 |
| | EU27 | 2007 | 13,965 | 40,271 | 126,814 | 3.0% | -1.6% | -1.6% |
| | EUROCONTROL | 2007 | 13,965 | 40,271,096 | 126,813,680 | 3.0% | -1.6% | -1.6% |
| | EUROPE | 2007 | 13,965 | 40,271,096 | 126,813,680 | 3.0% | -1.6% | -1.6% |
| International | | | | | | | | |
| Dep. Ets Ct Name Houpr | Destination | Year Lobt | # Flights | Fuel (Tonnes) | CO2 (Tonnes) | % Chg # Flights | % Chg Fuel | % Chg CO2 |
| | EU27 | 2007 | 26,109 | 81,151 | 255,546 | 8.7% | 8.5% | 8.5% |
| | EUROCONTROL | 2007 | 26,468 | 86,062,675 | 271,011,363 | 8.7% | 9.2% | 9.2% |
| | EUROPE | 2007 | 28,982 | 88,939,748 | 280,071,267 | 9.2% | 10.2% | 10.2% |
| | AFRICA | 2007 | 213 | 1,451,301 | 4,570,146 | 176.6% | 172.1% | 172.1% |
| | FAR EAST | 2007 | 7 | 124,616 | 392,415 | 0.0% | -0.8% | -0.8% |
| | MIDDLE AMERICA | 2007 | 1 | 23,136 | 72,855 | 0.0% | -19.4% | -19.4% |
| | MIDDLE EAST | 2007 | 292 | 6,414,408 | 20,198,972 | 167.9% | 360.6% | 360.6% |
| | NORTH AMERICA | 2007 | 734 | 31,290,654 | 98,534,270 | 7.0% | 6.6% | 6.6% |
| | SOUTH AMERICA | 2007 | | | | -100.0% | -100.0% | -100.0% |

Estos datos han sido contratados con los cálculos de Finnavia y de Swiss, obteniendo excelentes resultados.

Actualmente PAGODA no es accesible, sólo se está incorporando información. Sí es posible el acceso a CRCO.

Para el cálculo de la distancia (GCD) es posible apoyarse en la base de datos European AIS Database (EAD) <http://www.ead.EUROCONTROL.int/eadcms/eadsite/index.php.html>.

Aún debe definirse quién puede acceder los datos y a cuáles (aprobación por los órganos de gobierno de EUROCONTROL). Además es necesario mejorar el conocimiento sobre la fiabilidad y precisión (validación) de los resultados del modelo sobre las emisiones, que será posible a través del propio seguimiento del esquema ETS.

SITA (FREDERIC FALISE)

Presenta lo que pueden aportar a las compañías como entidad que ya desarrolla servicios IT (tecnologías de la información) para el sector de la aviación.

IETA (MICHELA BELTRACHI)

Resaltó la necesidad de comunicación entre todos los agentes implicados en el sistema, la comprensión de necesidades, interrelaciones, dependencias, así como mantenerse informado de los eventos y encuentros clave.

Son un foro abierto a la participación, en colaboración con Chris Dekkers (Compliance Forum).

ACCESO A LAS PRESENTACIONES

http://www.EUROCONTROL.int/corporate/public/event/090219_industry.html