

## KOMMISJONSVEDTAK

2015/EØS/3/49

av 16. april 2009

**om endring av vedtak 2007/589/EF med hensyn til innlemming av retningslinjer for overvåking og rapportering for utslipp og tonnkilometerdata fra luftfartsvirksomhet***[meddelt under nummer K(2009) 2887]*

(2009/339/EF)(\*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP  
HAR —under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske  
felleskap,under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv  
2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning  
for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet  
og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 14  
nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

1) Ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om endring av direktiv 2003/87/EF slik at luftfartsvirksomhet omfattes av ordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet<sup>(2)</sup> ble luftfartsvirksomhet innlemmet i ordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet.

2) I henhold til artikkel 14 nr. 1 i direktiv 2003/87/EF skal Kommisjonen vedta retningslinjer for overvåking og rapportering av utslipp fra luftfartsvirksomhet og for overvåking og rapportering av tonnkilometerdata fra luftfartsvirksomhet med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e eller 3f i nevnte direktiv.

3) Forvaltningsmedlemsstaten bør sikre at alle luftfartøyoperatører framlegger for vedkommende myndighet i medlemsstaten overvåkingsplaner som omfatter tiltak for å overvåke og rapportere årlige utslipp samt

tonnkilometerdata, med henblikk på en søknad om tildeling av utslippskvoter som skal tildeles vederlagsfritt, og at slike planer blir godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med retningslinjene vedtatt i henhold til artikkel 14 nr. 1 i nevnte direktiv.

4) Kommisjonsvedtak 2007/589/EF av 18. juli 2007 om fastsettelse av retningslinjer for overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF<sup>(3)</sup> bør derfor endres.

5) Tiltakene fastsatt i dette vedtak er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for klimaendringer omhandlet i artikkel 23 i direktiv 2003/87/EF —

GJORT DETTE VEDTAK:

*Artikkel 1*

I kommisjonsvedtak 2007/589/EF gjøres følgende endringer:

1. Artikkel 1 skal lyde:

*«Artikkel 1*

Retningslinjene for overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser fra de formene for virksomhet som er oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, og fra de formene for virksomhet som omfattes av nevnte direktivs

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 103 av 23.4.2009, s. 10, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 148/2009 av 4. desember 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 12 av 11.3.2010, s. 46.

<sup>(1)</sup> EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32.

<sup>(2)</sup> EUT L 8 av 13.1.2009, s. 3.

<sup>(3)</sup> EUT L 229 av 31.8.2007, s. 1.

artikkel 24 nr. 1, er fastsatt i vedlegg I-XIV til dette vedtak. Retningslinjene for overvåking og rapportering av tonnkilometerdata fra luftfartsvirksomhet med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e eller 3f i direktiv 2003/87/EC er fastsatt i vedlegg XV.

Disse retningslinjene bygger på prinsippene i vedlegg IV til nevnte direktiv.»

2. I listen over vedlegg tilføyes følgende oppføringer:

«Vedlegg XIV: Virksomhetsspesifikke retningslinjer for bestemmelse av utslipp fra luftfartsvirksomhet som oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF

Vedlegg XV: Virksomhetsspesifikke retningslinjer for bestemmelse av tonnkilometerdata med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e eller 3f i direktiv 2003/87/EF»

3. Vedlegg I endres som angitt i del A i vedlegget til dette vedtak.
4. Vedlegg XIV tilføyes som angitt i del B i vedlegget til dette vedtak.
5. Vedlegg XV tilføyes som angitt i del C i vedlegget til dette vedtak.

*Artikkel 2*

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 16. april 2009.

*For Kommisjonen*

Stavros DIMAS

*Medlem av Kommisjonen*

## VEDLEGG

A. I vedlegg I gjøres følgende endringer:

1. I avsnitt 1 endres «vedlegg II-XI» til «vedlegg II-XI og vedlegg XIII-XV».

2. I avsnitt 2 gjøres følgende endringer:

a) Innledningen skal lyde:

«I dette vedlegg og vedlegg II-XV får definisjonene i direktiv 2003/87/EF anvendelse. I dette vedlegg betyr imidlertid «driftsansvarlig» den driftsansvarlige som omhandlet i artikkel 3 bokstav f) i direktiv 2003/87/EF og luftfartøyoperatør som omhandlet i bokstav o) i nevnte artikkel.»

b) I nr. 1 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav c) skal lyde:

«c) «utslippskilde» en separat identifiserbar del (et punkt eller en prosess) i et anlegg som det slippes ut relevante klimagasser fra, eller, for luftfartsvirksomhet, ett enkelt luftfartøy,»

ii) Bokstav e) skal lyde:

«e) «overvåkingsmetode» summen av metoder som benyttes av en driftsansvarlig eller en luftfartøyoperatør for å bestemme utlippene fra et gitt anlegg eller en gitt form for luftfartsvirksomhet,»

iii) I bokstav f) endres «et bestemt anlegg» til «et bestemt anlegg eller en bestemt luftfartøyoperatør».

iv) Bokstav g) skal lyde:

«g) «nivå» et særlig element i en metode for å bestemme virksomhetsdata, utslippsfaktorer, årlige utlipp, årgjennomsnitt for utlipp per time samt oksidasjons- eller omregningsfaktorer og nyttelast,»

v) Bokstav i) skal lyde:

«i) «rapporteringsperiode» ett kalenderår der utlipp eller tonnkilometerdata må overvåkes og rapporteres,»

vi) I bokstav j) erstattes det avsluttende punktum med følgende ordlyd:

«; for luftfartsvirksomhet betyr handelsperiode tidsrommet omhandlet i artikkel 3c nr. 1 og 2 i nevnte direktiv.»

c) I nr. 2 skal bokstav h) lyde:

«h) «kommersielt standardbrensel» de internasjonalt standardiserte kommersielle brenslere som utviser et 95 % konfidensintervall på høyst  $\pm 1$  % med hensyn til særlig brennverdi, herunder gassolje, lett brennolje, bensin, lampeolje, parafin, etan, propan, butan, jetparafin (jet A1 eller jet A), jetbensin (jet B) og flybensin (AvGas).»

d) I nr. 4 gjøres følgende endringer:

i) Siste punktum i bokstav a) skal lyde:

«For anlegg eller luftfartøyoperatører uten data fra forrige handelsperiode benyttes data fra representative anlegg eller luftfartøyoperatører som utøver samme eller sammenlignbare former for virksomhet, som referanse og skalert i samsvar med deres kapasitet.»

ii) Bokstav c) skal lyde:

«c) «ubetydelige kildestrømmer» en gruppe av mindre kildestrømmer utvalgt av den driftsansvarlige som til sammen slipper ut høyst 1 kilotonn fossilt CO<sub>2</sub> per år, eller som bidrar med mindre enn 2 % (opp til et samlet bidrag på høyst 20 kilotonn fossilt CO<sub>2</sub> per år) av samlede årlige utslipp av fossilt CO<sub>2</sub> fra vedkommende anlegg eller luftfartøyoperatør før fradrag av overført CO<sub>2</sub>, eller den av disse verdiene som er høyest regnet i absolutte utslipp.»

iii) Bokstav e) skal lyde:

«e) «mindre kildestrømmer» de kildestrømmer utvalgt av den driftsansvarlige som til sammen slipper ut høyst 5 kilotonn fossilt CO<sub>2</sub> per år, eller som bidrar med mindre enn 10 % (opp til et samlet bidrag på høyst 100 kilotonn fossilt CO<sub>2</sub> per år) til de samlede årlige utslippene av fossilt CO<sub>2</sub> fra vedkommende anlegg eller luftfartøyoperatør før fradrag av overført CO<sub>2</sub>, eller den av disse verdiene som er høyest regnet i absolutte utslipp.»

e) I nr. 5 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav e) skal lyde:

«e) «rimelig sikkerhet» et høyt, men ikke absolutt nivå av sikkerhet, uttrykt positivt i verifiseringsuttalelsen, der det angis hvorvidt utslippsrapporten som er gjenstand for verifisering, ikke inneholder vesentlige unøyaktigheter, og hvorvidt anlegget eller luftfartøyoperatøren ikke har vesentlige tilfeller av manglende samsvar.»

ii) Bokstav g) skal lyde:

«g) «sikkerhetsgrad» i hvilken grad den som verifiserer, ut fra konklusjonene av verifiseringen er sikker på at det er bevist at de opplysningene som rapporteres i den årlige utslippsrapporten for et anlegg eller en luftfartøyoperatør, ikke inneholder vesentlige unøyaktigheter.»

iii) Bokstav h) og i) skal lyde:

«h) «manglende samsvar» enhver tilsiktet eller utilsiktet handling eller utelatelse av en handling fra anlegget eller luftfartøyoperatøren som verifiseres som strider mot kravene i den overvåkingsplanen som er godkjent av vedkommende myndighet i henhold til anleggets tillatelse eller artikkel 3g i direktiv 2003/87/EF,

i) «vesentlig manglende samsvar» at et manglende samsvar med kravene i den overvåkingsplanen som er godkjent av vedkommende myndighet i henhold til anleggets tillatelse eller artikkel 3g i direktiv 2003/87/EF, vil kunne føre til at vedkommende myndighet behandler anlegget eller luftfartøyoperatøren på en annen måte.»

f) Nytt nr. 6 skal lyde:

«6. I tilknytning til utslipp og tonnkilometerdata fra luftfartsvirksomhet menes med:

- a) «avgangsflyplass» den flyplassen der en flyging som utgjør en form for luftfartsvirksomhet som oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, begynner,
- b) «ankomstflyplass» den flyplassen der en flyging som utgjør en form for luftfartsvirksomhet som oppført i vedlegg I i direktiv 2003/87/EF, avsluttes,
- c) «flyplasspar» et par som utgjøres av en avgangsflyplass og en ankomstflyplass,
- d) «masse- og balansedokumentasjon» den dokumentasjon som er angitt i internasjonal eller nasjonal gjennomføring av standarder og anbefalt praksis («SARP») som fastsatt i vedlegg 6 (om drift av luftfartøy) til Chicago-konvensjonen(\*), herunder som angitt i kapittel J i vedlegg III til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 (EU-OPS), endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 859/2008 av 20. august 2008, eller i tilsvarende internasjonale regler,
- e) «passasjerer» personer om bord i luftfartøyet under en flyging, unntatt besetning,
- f) «nyttelast» den samlede massen av gods, post, passasjerer og bagasje som transporteres om bord i luftfartøyet under en flyging,
- g) «distanse» storsirkeldistansen mellom avgangsflyplassen og ankomstflyplassen pluss en fast tilleggsfaktor på 95 km,
- h) «tonnkilometer» et tonn nyttelast som fraktes en distanse på én kilometer.»

(\*) Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart og dens vedlegg, undertegnet i Chicago 7. desember 1944.

3. I avsnitt 3 gjøres følgende endringer:

- a) I annet ledd endres «et anlegg» til «et anlegg eller en luftfartøyoperatør».
- b) Femte ledd skal lyde:

«*Riktighet.* Det skal sikres at utslippene ikke systematisk bestemmes til en verdi som ligger over eller under de reelle utslippene. Kilder til usikkerhet skal identifiseres og reduseres så langt det er praktisk mulig. Det skal tas behørig hensyn for å sikre at beregningen og målingen av utslippene blir så nøyaktig som mulig. Den driftsansvarlige skal sørge for en rimelig forsikring om at integriteten til de rapporterte utslippene kan fastslås. Utslipp skal bestemmes ved hjelp av de egnede overvåkingsmetodene som er fastsatt i disse retningslinjene. Alt måleutstyr eller annet prøvingsutstyr som brukes til å rapportere overvåkingsdata, skal anvendes, vedlikeholdes og kalibreres på riktig måte og kontrolleres. Regneark og andre verktøy som brukes til å lagre og behandle overvåkingsdata, skal være feilfrie. Rapporterte utslipp og tilknyttede redegjørelser skal være uten vesentlige unøyaktigheter, skal ikke være ensidige med hensyn til utvalg og presentasjon av opplysninger og skal gi en troverdig og balansert framstilling av utslippene fra et anlegg eller en luftfartøyoperatør.»

- c) I sjette ledd skal tredje punktum lyde:

«Selve overvåkingsmetoden skal beskrive instruksjonene til den driftsansvarlige på en logisk og enkel måte som forhindrer dobbeltarbeid og tar hensyn til de eksisterende systemene som finnes i anlegget eller benyttes av luftfartøyoperatøren.»

4. I avsnitt 4.1 gjøres følgende endringer:

- a) Første ledd skal lyde:

«Overvåkings- og rapporteringsprosessen for et anlegg eller en luftfartøyoperatør skal omfatte alle relevante utslipp av klimagasser fra alle utslippskilder og/eller kildestrømmer fra former for virksomhet som utøves ved anlegget eller av en luftfartøyoperatør og er oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, samt fra former for virksomhet og klimagasser som en medlemsstat har tatt med i henhold til artikkel 24 i direktiv 2003/87/EF. Luftfartøyoperatører skal videre påse at det foreligger dokumenterte framgangsmåter som sporer alle endringer på listen over utslippskilder, for eksempel leie eller kjøp av luftfartøy, og dermed sikre at utslippsdataene er fullstendige og at dobbelttelling unngås.»

- b) I annet ledd skal annet punktum lyde:

«Alle utslippskilder og kildestrømmer fra former for virksomhet som er oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF og skal overvåkes og rapporteres, skal derfor angis i tillatelsen eller, for luftfartsvirksomhet, omfattes av overvåkingsplanen.»

- c) Tredje ledd skal lyde:

«Utslipp fra mobile forbrenningsmotorer som brukes til transport, skal ikke inngå i utslippsberegningene for anlegg.»

5. I avsnitt 4.2 skal første punktum lyde:

«I henhold til vedlegg IV til direktiv 2003/87/EF kan utslipp fra anlegg fastsettes ved hjelp av enten»

6. I avsnitt 4.3 gjøres følgende endringer:

- a) I første ledd tilføyes følgende punktum:

«I henhold til artikkel 3g i nevnte direktiv skal luftfartøyoperatører framlegge for vedkommende myndighet en overvåkingsplan med tiltak for å overvåke og rapportere utslipp og tonnkilometerdata.»

- b) Tredje ledd skal lyde:

«Vedkommende myndighet skal kontrollere og godkjenne overvåkingsplanen utarbeidet av den driftsansvarlige før rapporteringsperioden begynner, og på nytt etter at eventuelle vesentlige endringer av overvåkingsmetoden får anvendelse på et anlegg eller av en luftfartøyoperatør. Dersom det kreves i et virksomhetsspesifikt vedlegg, skal overvåkingsplanen framlegges innen et nærmere angitt tidspunkt ved hjelp av en standardmal.»

7. I avsnitt 5 gjøres følgende endringer:

- a) I avsnitt 5.1 skal tredje ledd, under overskriften «Forbrenningsutslipp», lyde:

«Virksomhetsdata skal bygge på brenselforbruk. Mengden av benyttet brensel skal uttrykkes som energiinnhold i TJ, med mindre noe annet er angitt i disse retningslinjene. Bruken av en netto brennverdi skal anses for ikke å være nødvendig for enkelte særlige former for virksomhet dersom det i deres virksomhetsspesifikke vedlegg angis at utslippsfaktorer uttrykt som t CO<sub>2</sub> per tonn brensel kan benyttes med et tilsvarende nøyaktighetsnivå. Utslippsfaktoren skal uttrykkes som t CO<sub>2</sub>/TJ, med mindre noe annet er angitt i disse retningslinjene. Når et brensel forbrukes, oksideres ikke alt karbonet i brenselet til CO<sub>2</sub>. Ufullstendig oksidasjon forekommer på grunn av manglende effektivitet i forbrenningsprosessen som fører til at en del av karbonet ikke forbrennes eller delvis oksideres til sot eller aske. Uoksidert eller delvis oksidert karbon skal medregnes i oksidasjonsfaktoren, som skal uttrykkes som en brøk. Oksidasjonsfaktoren skal uttrykkes som en brøkdel av 1. Resultatet blir følgende beregningsformel:»

- b) I avsnitt 5.2 skal første punktum lyde:
- «De virksomhetsspesifikke retningslinjene i vedlegg II-XI og vedlegg XIV og XV inneholder særlige metoder for å fastsette følgende variabler: Virksomhetsdata (som består av de to variablene brensel-/materialflyt og netto brennverdi), utslippsfaktorer, sammensetningsdata, oksidasjons- og omregningsfaktorer og nyttelast.»
- c) Overskriften i avsnitt 5.3 skal lyde:
- «5.3. ALTERNATIVE METODER FOR FASTE ANLEGG»
- d) Overskriften i avsnitt 5.4 skal lyde:
- «5.4. VIRKSOMHETSDATA FOR FASTE ANLEGG»
- e) I avsnitt 5.5 skal annet ledd lyde:
- «For å oppnå størst mulig åpenhet og best mulig samsvar med nasjonale klimagassfortegnelser uttrykkes bruken av utslippsfaktorer for et brensel som t CO<sub>2</sub>/t istedenfor t CO<sub>2</sub>/TJ for forbrenningsutslipp, begrenset til tilfeller der den driftsansvarlige ellers ville pådra seg urimelige kostnader, og til tilfeller som er definert i virksomhetsspesifikke vedlegg til disse retningslinjene.»
8. Overskriften i avsnitt 6 skal lyde:
- «6. MÅLINGSBASERTE METODER FOR FASTE ANLEGG»
9. I avsnitt 7.1 gjøres følgende endringer:
- a) Annet ledd skal lyde:
- I henhold til den beregningsbaserte metoden etter bestemmelsene i avsnitt 5.2 vil vedkommende myndighet ha godkjent kombinasjonen av nivåer for hver kildestrøm i et anlegg samt ha godkjent alle andre detaljer i overvåkingsmetoden for det aktuelle anlegget som framgår av anleggets tillatelse eller, for luftfartsvirksomhet, av luftfartøyoperatørens overvåkingsplan. Dermed har vedkommende myndighet godkjent usikkerheten som er en direkte følge av riktig anvendelse av den godkjente overvåkingsmetoden, og dokumentasjonen av dette framgår av innholdet i tillatelsen eller, for luftfartsvirksomhet, av luftfartøyoperatørens overvåkingsplan. Opplysningene om kombinasjonen av nivåer i utslippsrapporten skal utgjøre rapporteringen om usikkerhet med hensyn til direktiv 2003/87/EF. Det er derfor ingen ytterligere krav om rapportering av usikkerhet dersom den beregningsbaserte metoden anvendes.»
- b) I femte ledd skal første punktum lyde:
- «I alle andre tilfeller skal den driftsansvarlige framlegge skriftlig dokumentasjon på det usikkerhetsnivået som er knyttet til fastsettelsen av virksomhetsdata for hver kildestrøm, for å påvise samsvar med de usikkerhetstersklene som er fastsatt i vedlegg II-XI og i vedlegg XIV og XV til disse retningslinjene.»
10. I avsnitt 8 gjøres følgende endringer:
- a) Første ledd skal lyde:
- «Rapporteringskravene for anlegg og luftfartøyoperatører er angitt i vedlegg IV til direktiv 2003/87/EF. Rapporteringsformatet angitt i avsnitt 14 i dette vedlegg og de opplysningene som kreves der, skal benyttes som grunnlag for rapportering av de kvantitative dataene, med mindre en tilsvarende elektronisk standardprotokoll for årlig rapportering er offentliggjort av Kommisjonen. Når det er angitt et rapporteringsformat i et virksomhetsspesifikt vedlegg, skal det rapporteringsformatet og de opplysningene som kreves der, benyttes ved rapporteringen.»

- b) Ellevte ledd skal lyde:

«For å oppnå samsvar mellom dataene som rapporteres i henhold til direktiv 2003/87/EF, og data som medlemsstatene rapporterer i henhold til FNs rammekonvensjon om klimaendring, og andre utslippsdata som rapporteres til Det europeiske registeret for utslipp og overføring av forurensende stoffer (EPRTTR), skal hver form for virksomhet som utføres ved et anlegg eller av en luftfartøyoperatør, merkes ved hjelp av kodene fra følgende to rapporteringsordninger:»

11. I avsnitt 9 gjøres følgende endringer:

- a) Første og annet ledd skal lyde:

«En driftsansvarlige ved et anlegg skal dokumentere og arkivere overvåkingsdata for anleggets eller luftfartøyoperatørens utslipp av klimagasser angitt for disse formene for virksomhet fra alle utslippskilder og/eller kildestrømmer med tilknytning til de former for virksomhet som er oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF.

De dokumenterte og arkiverte overvåkingsdataene skal være tilstrekkelige til å muliggjøre verifisering av den årlige utslippsrapporten for et anleggs eller en luftfartøyoperatørs utslipp som framlegges av den driftsansvarlige i henhold til artikkel 14 nr. 3 i direktiv 2003/87/EF, i samsvar med kriteriene i vedlegg V til nevnte direktiv.»

- b) I fjerde ledd endres «den driftsansvarlige ved et anlegg» til «den driftsansvarlige eller luftfartøyoperatøren».

- c) Femte strekpunkt i femte ledd skal lyde:

«— dokumentasjon av prosessen med innhenting av virksomhetsdata for anlegget eller luftfartøyoperatøren og tilhørende kildestrømmer.»

- d) Til slutt i avsnitt 9 tilføyes følgende ledd:

«Følgende tilleggsopplysninger skal oppbevares når det gjelder luftfartsvirksomhet:

- listen over luftfartøyer som er eid eller leid inn, samt nødvendig dokumentasjon på at listen er fullstendig,
- listen over flyginger som omfattes av hver rapporteringsperiode, samt nødvendig dokumentasjon på at listen er fullstendig,
- data som benyttes for å bestemme nyttelast og distanse med relevans for de årene som det innrapporteres tonnkilometerdata for,
- dokumentasjon av tilnæringsmåten som er benyttet ved eventuelle manglende data, samt dataene som benyttes for å avhjelpe tilfeller av manglende data, dersom slike har forekommet.»

12. I avsnitt 10 gjøres følgende endringer:

- a) I avsnitt 10.3.3 tredje ledd endres «anlegg» til «anlegg eller luftfartøyoperatør».

- b) I avsnitt 10.4.1 skal tredje ledd lyde:

«Den driftsansvarlige skal overfor kontrolløren framlegge utslippsrapporten, en kopi av den eller de godkjente overvåkingsplanene og eventuelle andre relevante opplysninger.»

- c) I avsnitt 10.4.2 annet ledd bokstav a) skal annet strekpunkt lyde:



«— sette seg inn i hver form for virksomhet som utøves ved anlegget eller luftfartøyoperatøren, utslippskildene, kildestrømmene i anlegget eller luftfartøyoperatørens relevante former for luftfartsvirksomhet, måleutstyret som benyttes til å overvåke eller måle virksomhetsdata, utslippsfaktorenes og oksidasjons-/omregningsfaktorenes opprinnelse og anvendelse, andre data som benyttes til å beregne eller måle utslippene, samt det miljøet som anlegget drives eller luftfartøyoperatøren drives i.»

d) I avsnitt 10.4.2 skal tabell 3 lyde:

«Tabell 3

	Alvorlighetsgrad
Anlegg i kategori A og B eller luftfartøyoperatører med årlige utslipp på høyst 500 kilotonn CO <sub>2</sub>	5 %
Anlegg i kategori C eller luftfartøyoperatører med årlige utslipp på mer enn 500 kilotonn CO <sub>2</sub>	2 %»

13. I tabell 4 i avsnitt 11 innsettes følgende nye oppføringer etter oppføringen for «Parafin»:

Beskrivelse av brenseltype	Utslippsfaktor (t CO <sub>2</sub> /TJ)	Netto brennverdi (TJ/Gg)
	IPCCs retningslinjer av 2006 (unntatt biomasse)	IPCCs retningslinjer av 2006
«Flybensin (AvGas)	70,0	44,3
Jetbensin (Jet B)	70,0	44,3
Jetparafin (Jet A1 eller Jet A)	71,5	44,1»

14. I avsnitt 13.5.2 skal første ledd tredje punktum lyde:

«De respektive laboratoriene og de relevante analytiske framgangsmåtene skal oppføres i overvåkingsplanen.»

15. I avsnitt 14 første ledd skal første punktum lyde:

«Med mindre noe annet er bestemt i et virksomhetsspesifikt vedlegg, skal følgende tabeller brukes som grunnlag for rapportering og kan tilpasses etter antall former for virksomhet, type anlegg, brenslere og prosesser som overvåkes.»

16. I avsnitt 15 gjøres følgende endringer:

a) I avsnitt 15.1, i tabellavsnitt 1.A, innsettes følgende rader foran raden «4. Andre sektorer»:

«**3. Transport**

a) Sivil luftfart»

b) I avsnitt 15.1, i tabellavsnittet «MEMOPOSTER», innsettes følgende rad etter raden «CO<sub>2</sub>-utslipp fra biomasse»:

«Internasjonal bunkring, luftfart»

B. Nytt vedlegg XIV skal lyde:

«VEDLEGG XIV

**Virksomhetsspesifikke retningslinjer for bestemmelse av utslipp fra luftfartsvirksomhet som oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF**

**1. AVGRENSNING OG FULLSTENDIGHET**

De virksomhetsspesifikke retningslinjene i dette vedlegg skal benyttes for overvåke og rapportere utslipp som skjer fra luftfartsvirksomhet som oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF. Vedlegg II for forbrenning av brensel finner ikke anvendelse på mobile kilder som luftfartøyer.

Dette skal omfatte alle flyginger som omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, og som utføres av en luftfartøyoperatør i løpet av rapporteringsperioden. For å identifisere entydig den luftfartøyoperatøren som i henhold til artikkel 3 bokstav o) i direktiv 2003/87/EF har ansvar for en flyging, skal kjenningssignalet som benyttes for flygekontrollformål, benyttes. Kjenningssignalet er den ICAO-betegnelsen som angis i felt 7 i reiseplanen eller, dersom denne ikke er tilgjengelig, luftfartøyets registreringsmerke. Dersom identiteten til luftfartøyoperatøren ikke er kjent, skal eieren av luftfartøyet anses som luftfartøyoperatør, med mindre denne kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet hvem som var luftfartøyoperatør.

**2. BESTEMMELSE AV CO<sub>2</sub>-UTSLIPP**

CO<sub>2</sub>-utslipp fra luftfartsvirksomhet skal beregnes ved hjelp av følgende formel:

$$\text{CO}_2\text{-utslipp} = \text{drivstoffforbruk} * \text{utslippsfaktor}$$

**2.1. VALG AV METODE**

Luftfartøyoperatøren skal i overvåkingsplanen definere hvilken overvåkingsmetode som benyttes for hver luftfartøytype. Dersom luftfartøyoperatøren har til hensikt å benytte innleide eller andre typer luftfartøyer som ennå ikke omfattes av overvåkingsplanen på det tidspunkt denne framlegges for vedkommende myndighet, skal luftfartøyoperatøren i overvåkingsplanen ta med en beskrivelse av framgangsmåten som skal benyttes til å definere overvåkingsmetoden for disse ekstra typene luftfartøyer. Luftfartøyoperatøren skal påse at overvåkingsmetoden, når denne er valgt, blir anvendt på en konsekvent måte.

Luftfartøyoperatøren skal i overvåkingsplanen for hver type luftfartøy definere

- a) hvilken beregningsformel som skal benyttes (metode A eller metode B),
- b) hvilken datakilde som benyttes for å bestemme dataene for drivstoff som tankes og drivstoff som befinner seg i tankene, og metodene for overføring, lagring og gjenfinning av slike data,
- c) hvilken metode som eventuelt benyttes til å bestemme densitet. Når sammenligningstabeller for densitet/temperatur benyttes, skal luftfartøyoperatøren angi kilden for slike data.

For bokstav b) og c) og dersom det er nødvendig på grunn av særlige omstendigheter som når drivstoffleverandører ikke kan levere alle nødvendige data for en bestemt metode, kan denne listen over anvendte metoder inneholde en liste over avvik fra den generelle metoden for nærmere angitte flyplasser.

**2.2. DRIVSTOFFFORBRUK**

Drivstoffforbruk uttrykkes som drivstoff forbrukt i masseenheter (tonn) i løpet av rapporteringsperioden.

Forbruk av drivstoff skal overvåkes for hver flyging og for hvert enkelt drivstoff, og skal omfatte drivstoff forbrukt av hjelpeaggregatet som fastsatt ved beregningsformlene nedenfor. Tanket drivstoff kan bestemmes på grunnlag av drivstoffleverandørens måling, som dokumentert i leveringssedlene for drivstoff eller fakturaene for hver flyging. Alternativt kan tanket drivstoff også bestemmes ved hjelp av målingssystemer om bord i luftfartøyet. Dataene tas fra drivstoffleverandøren eller registreres i masse- og balansedokumentasjonen i luftfartøyets tekniske journal eller overføres elektronisk fra luftfartøyet til luftfartøyoperatøren. Drivstoffmengden i luftfartøyets tanker kan bestemmes ved hjelp av målingssystemer om bord i luftfartøyet og registreres i masse- og balansedokumentasjonen i luftfartøyets tekniske journal eller overføres elektronisk fra luftfartøyet til luftfartøyoperatøren.

Luftfartøyoperatøren skal velge den metoden som gir de mest fullstendige og rettidige dataene kombinert med den laveste usikkerheten, uten å føre til urimelige kostnader.

#### 2.2.1. BEREGNINGSFORMLER

Faktisk drivstofforbruk skal beregnes ved hjelp av en av følgende to metoder:

##### METODE A

Følgende formel benyttes:

Faktisk drivstofforbruk for hver flyging (i tonn) = mengden drivstoff i luftfartøyets tanker når tanking av drivstoff som er nødvendig for flygingen, er fullført (i tonn) – mengden drivstoff i luftfartøyets tanker når tanking av drivstoff som er nødvendig for den påfølgende flygingen, er fullført (i tonn) + tanket drivstoff for vedkommende påfølgende flyging (i tonn)

Dersom det ikke tankes drivstoff for flygingen eller en påfølgende flyging, skal mengden av drivstoff som befinner seg i luftfartøyets tanker, bestemmes ved avgangstidspunktet for vedkommende flyging eller påfølgende flyging. Dersom et luftfartøy unntaksvis utøver annen virksomhet enn en flyging, for eksempel dersom det gjennomgår større vedlikehold som innebærer tømning av tankene, etter den flygingen som drivstofforbruket skal overvåkes for, kan en luftfartøyoperatør erstatte tallene for «mengden drivstoff i luftfartøyets tanker når tanking av drivstoff som er nødvendig for den påfølgende flygingen, er fullført + tanket drivstoff for vedkommende påfølgende flyging» med tallene for «mengden drivstoff som er igjen i tankene ved start av den påfølgende luftfartøyaktiviteten», som registrert i de tekniske journalene.

##### METODE B

Følgende formel benyttes:

Faktisk drivstofforbruk for hver flyging (i tonn) = mengden drivstoff som er igjen i luftfartøyets tanker på ankomsttidspunktet ved avslutningen av den forrige flygingen (i tonn) + tanket drivstoff for flygingen (i tonn) – mengden drivstoff i tankene på ankomsttidspunktet ved avslutningen av flygingen (i tonn)

Ankomsttidspunkt (block-on) kan anses som tilsvarende tidspunktet for stopp av motorene. Når et luftfartøy ikke utfører noen flyging før flygingen der drivstofforbruket skal måles, kan luftfartøyoperatørene oppgi mengden drivstoff som er igjen i luftfartøyets tanker ved avslutningen av luftfartøyets forrige aktivitet, slik dette er registrert i de tekniske journalene, i stedet for «mengden drivstoff som er igjen i luftfartøyets tanker ved ankomsttidspunktet ved avslutningen av den forrige flygingen».

#### 2.2.2. KVANTIFISERINGSKRAV

##### Nivå 1

Drivstofforbruk for rapporteringsperioden fastsettes med en høyeste usikkerhet på mindre enn  $\pm 5,0$  %.

##### Nivå 2

Drivstofforbruk for rapporteringsperioden fastsettes med en høyeste usikkerhet på mindre enn  $\pm 2,5$  %.

Luftfartøyoperatører med gjennomsnittlige rapporterte årlige utslipp i løpet av forrige handelsperiode (eller et forsiktig anslag eller en framskrivning dersom rapporterte utslipp ikke er tilgjengelige eller ikke lenger gjelder) på mindre enn eller lik 50 kilotonn fossilt CO<sub>2</sub> skal minst anvende nivå 1 for større kildestrømmer. Alle andre luftfartøyoperatører skal anvende nivå 2 for større kildestrømmer.

### 2.2.3. DRIVSTOFFETS DENSITET

Dersom mengden av tanket drivstoff eller mengden av drivstoff som er igjen i luftfartøyets tanker, fastsettes i volumenheter (liter eller m<sup>3</sup>), skal luftfartøyoperatøren konvertere denne mengden fra volum til masse ved hjelp av faktiske densitetsverdier. Faktisk densitet betyr densitet uttrykt som kg/liter og fastsettes for den temperaturen der en bestemt måling skjer. Med mindre målingssystemer om bord kan benyttes, skal den faktiske densiteten være den som måles av drivstoffleverandøren ved tanking av drivstoff, og som registreres på drivstoffakturaen eller leveringseddelen. Dersom slik informasjon ikke er tilgjengelig, skal den faktiske densiteten bestemmes ut fra temperaturen på drivstoffet under tankingen som fastsatt av drivstoffleverandøren eller angitt for flyplassen der tankingen skjer, ved hjelp av standard sammenligningstabeller for densitet/temperatur. Bare i tilfeller der det er godtgjort overfor vedkommende myndighet at faktiske verdier ikke er tilgjengelige, skal en standard densitetsfaktor på 0,8 kg/liter benyttes.

### 2.3. UTSLIPPSFAKTOR

Følgende referansefaktorer, uttrykt som t CO<sub>2</sub>/t drivstoff, basert på referanseverdiene for netto brennverdier og utslippsfaktorer angitt i avsnitt 11 i vedlegg I, skal benyttes for hvert enkelt flydrivstoff:

Tabell 1

#### Utslippsfaktorer for flydrivstoff

Drivstoff	Utslippsfaktor (t CO <sub>2</sub> /t drivstoff)
Flybensin (AvGas)	3,10
Jetbensin (Jet B)	3,10
Jetparafin (Jet A1 eller Jet A)	3,15

For rapporteringsformål anses denne framgangsmåten som nivå 1.

For alternative drivstoff som det ikke er definert noen referanseverdier for, skal virksomhetsspesifikke utslippsfaktorer fastsettes slik det framgår av avsnitt 5.5 og avsnitt 13 i vedlegg I. I slike tilfeller skal netto brennverdi fastsettes og rapporteres som en memopost. Dersom det alternative drivstoffet inneholder biomasse, kommer kravene for overvåking og rapportering av biomasseinnhold som fastsatt i vedlegg I til anvendelse.

For kommersielle drivstoff kan utslippsfaktoren eller karboninnholdet som den er basert på, biomasseinnholdet og netto brennverdi utledes av innkjøpsdokumentasjonen for de respektive drivstoffene fra drivstoffleverandøren, forutsatt at dette er utledet på grunnlag av aksepterte internasjonale standarder.

### 3. VURDERING AV USIKKERHET

Luftfartøyoperatøren skal ha en forståelse av de viktigste kildene til usikkerhet når utslipp skal beregnes. Det skal ikke kreves at luftfartøyoperatører utfører en detaljert usikkerhetsvurdering som fastsatt i avsnitt 7.1 i vedlegg I, forutsatt at luftfartøyoperatøren identifiserer kilder til usikkerhet og deres tilknyttede usikkerhetsnivåer. Disse opplysningene skal benyttes når det skal velges overvåkingsmetode i henhold til avsnitt 2.2.

Dersom tanket drivstoff bestemmes utelukkende på grunnlag av fakturert mengde drivstoff eller andre hensiktsmessige opplysninger fra drivstoffleverandøren som for eksempel leveringsedler for tanket drivstoff per flyging, kreves det ikke ytterligere dokumentasjon på det tilknyttede usikkerhetsnivået.

Dersom det benyttes systemer om bord for måling av tanket drivstoff, skal usikkerhetsnivået i forbindelse med drivstoffmålinger understøttes av kalibreringssertifikater. Dersom slike sertifikater ikke er tilgjengelige, skal luftfartøyoperatører

- oppgi luftfartøyproduzentens spesifikasjoner som fastsetter usikkerhetsnivåer for drivstoffmålingssystemer om bord, og

- framlegge dokumentasjon for utførte rutinekontroller for tilfredsstillende drift av drivstoffmålingssystemene.

Usikkerheter for alle andre deler av overvåkingsmetoden kan være basert på forsiktig fagmessig bedømming, idet det tas hensyn til det estimerte antallet flygninger i rapporteringsperioden. Det er ikke noe krav om å ta hensyn til den samlede virkningen av alle deler av målingssystemet når det gjelder usikkerheten for de årlige virksomhetsdataene.

Luftfartøyoperatøren skal jevnlig utføre krysskontroller mellom tanket mengde slik det framgår av fakturaene, og tanket mengde indikert av måling om bord, og treffe korrigerende tiltak i samsvar med avsnitt 10.3.5 dersom det oppdages avvik.

#### 4. FORENKLEDE FRAMGANGSMÅTER FOR SMÅ UTSLIPPSHETER

Luftfartøyoperatører med færre enn 243 flygninger per periode i tre påfølgende firemånedersperioder og luftfartøyoperatører med flygninger med samlede årlige utslipp på mindre enn 10 000 tonn CO<sub>2</sub> per år skal anses som små utslippsenheter.

Luftfartøyoperatører som er små utslippsenheter, kan anslå drivstoffbruket ved hjelp av verktøy innført av Eurocontrol eller annen relevant organisasjon som kan behandle all relevant lufttrafikkinformasjon som informasjon som er tilgjengelig for Eurocontrol. De relevante verktøyene skal benyttes bare dersom de er godkjent av Kommisjonen, herunder anvendelsen av korreksjonsfaktorer for å kompensere for eventuelle unøyaktigheter i modellmetodene.

En luftfartøyoperatør som benytter seg av den forenklete framgangsmåten og overskrider terskelen for små utslippsenheter i løpet av en rapporteringsperiode, skal underrette vedkommende myndighet om dette. Med mindre luftfartøyoperatøren kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet at terskelen ikke vil bli overskredet igjen fra den påfølgende rapporteringsperioden og framover, skal luftfartøyoperatøren ajourføre overvåkingsplanen så den oppfyller overvåkingskravene fastsatt i avsnitt 2 og 3. Den reviderte overvåkingsplanen skal uten unødige opphold framlegges for vedkommende myndighet for godkjenning.

#### 5. METODER I TILFELLE AV MANGLENDE DATA

Luftfartøyoperatøren skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at det forekommer manglende data, ved å gjennomføre egnede kontroller som omhandlet i avsnitt 10.2-10.3 i vedlegg I til disse retningslinjene.

Dersom vedkommende myndighet, en luftfartøyoperatør eller kontrolløren oppdager at det for en flyging som omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, som følge av omstendigheter utenfor luftfartøyoperatørens kontroll mangler noen av de dataene som er nødvendige for å bestemme utslippene, og utslippene ikke kan bestemmes ved hjelp av en alternativ metode definert i overvåkingsplanen, kan utslippene for vedkommende flyging estimeres av luftfartøyoperatøren ved hjelp av verktøyene omhandlet i avsnitt 4. Utslippsmengden som denne metoden benyttes for, skal angis i den årlige utslippsrapporten.

#### 6. OVERVÅKINGSPLAN

Luftfartøyoperatører skal framlegge sin overvåkingsplan for vedkommende myndighet for godkjenning minst fire måneder før begynnelsen av den første rapporteringsperioden.

Vedkommende myndighet skal påse at luftfartøyoperatøren gjennomgår overvåkingsplanen for begynnelsen av hver handelsperiode og eventuelt framlegger en revidert overvåkingsplan. Etter framleggingen av en overvåkingsplan for rapportering av utslipp fra 1. januar 2010 skal det finne sted en gjennomgåelse av overvåkingsplanen for begynnelsen av handelsperioden som begynner i 2013.

Ved en slik gjennomgåelse skal luftfartøyoperatøren godtgjøre overfor vedkommende myndighet om overvåkingsmetoden kan endres for å bedre kvaliteten på rapporteringsdataene uten at dette fører til urimelige høye kostnader. Vedkommende myndighet skal underrette om eventuelle foreslåtte endringer av overvåkingsmetoden. Vesentlige endringer av overvåkingsmetoden som krever en ajourføring av overvåkingsplanen, må godkjennes av vedkommende myndighet. Vesentlige endringer omfatter

- en endring av de gjennomsnittlige rapporterte årlige utslippene som krever at luftfartøyoperatøren anvender et annet nivå, som fastsatt i avsnitt 2.2.2,
- en endring av antallet flyginger eller de samlede årlige utslippene som gjør at luftfartøyoperatøren overskrider terskelen for små utslippsenheter, som fastsatt i avsnitt 4,
- vesentlige endringer i typen drivstoffer som benyttes.

Som unntak fra avsnitt 4.3 i vedlegg I skal overvåkingsplanen inneholde følgende opplysninger:

For alle luftfartøyoperatører:

- 1) identifikasjon av luftfartøyoperatøren, kjenningssignalet eller annen entydig betegnelse som benyttes for flygekontrollformål, kontaktopplysninger for luftfartøyoperatøren og for en ansvarlig person hos luftfartøyoperatøren, samt kontaktadresse,
- 2) identifikasjon av overvåkingsplanens versjon,
- 3) en foreløpig liste over luftfartøytyper i luftfartøyoperatørens flåte som er i drift på tidspunktet for framlegging av overvåkingsplanen, samt antallet luftfartøyer per type, og en veiledende liste over ytterligere luftfartøytyper som er forventet tatt i bruk, herunder, dersom dette er tilgjengelig, et anslått antall luftfartøyer per type samt hvilke brenselstrømmer (drivstofftyper) som er tilknyttet hver luftfartøytype,
- 4) en beskrivelse av framgangsmåter, systemer og ansvarsområder som benyttes til å spore fullstendigheten til listen over utslippskilder i løpet av overvåkingsåret, dvs. sikring av at overvåkingen og rapporteringen av utslippene til eide og innleide luftfartøyer er fullstendig,
- 5) en beskrivelse av framgangsmåtene som benyttes til å overvåke at listen over flyginger under den entydige betegnelsen og etter flyplasspar, og de framgangsmåtene som benyttes til å avgjøre om flyginger omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EC, idet fullstendighet sikres og dobbelttelling unngås,
- 6) en beskrivelse av datainnsamling og –håndtering samt kontroll, kvalitetskontroll og kvalitetssikring, herunder vedlikehold og kalibrering av måleutstyr (se avsnitt 10.3 i vedlegg I),
- 7) eventuelt opplysninger om relevante koblinger til former for virksomhet som utøves i henhold til fellekkapsordningen for miljøstyring og miljørevisjon (EMAS) og andre miljøstyringsordninger (f.eks. ISO14001:2004), særlig vedrørende framgangsmåter og kontrollmetoder med relevans for overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser.

I tillegg til nr. 1-7 skal overvåkingsplanen for alle luftfartøyoperatører, unntatt små utslippsenheter som ønsker å gjøre bruk av den forenklede framgangsmåten definert i avsnitt 4, inneholde

- 8) en beskrivelse av metodene for overvåking av drivstofforbruk i både eide og innleide luftfartøyer, herunder
  - a) valgt metode (metode A eller metode B) for beregning av drivstofforbruk; dersom den samme metoden ikke benyttes for alle typer luftfartøy, skal det gis en begrunnelse for denne framgangsmåten samt en liste som angir hvilken metode som benyttes under hvilke forhold,
  - b) framgangsmåter for måling av tanket drivstoff og drivstoff i tankene, herunder de valgte nivåene, en beskrivelse av måleinstrumentene som benyttes, samt eventuelt framgangsmåtene for registrering, gjenfinning, overføring og lagring av informasjon vedrørende målinger,

- c) en framgangsmåte for å sikre at den samlede usikkerheten ved måling av drivstoffmengde vil oppfylle kravene til det valgte nivået, idet det vises til kalibreringssertifikater for målingssystemene, nasjonal lovgivning, klausuler i kundekontrakter eller brenselleverandørenes standarder for nøyaktighet,
- 9) framgangsmåtene for måling av densiteten som benyttes for tanket drivstoff og drivstoff i tankene, herunder en beskrivelse av måleinstrumentene som benyttes, eller, dersom måling ikke er teknisk mulig, standardverdier som benyttes, samt en begrunnelse for denne framgangsmåten,
- 10) utslippsfaktorer som benyttes for hvert type drivstoff, eller, for alternative drivstoffer, metodene for å bestemme utslippsfaktorene, herunder framgangsmåten for prøvetaking, analysemetoder, en beskrivelse av de laboratoriene som benyttes, og deres akkreditering og/eller av framgangsmåter for kvalitetssikring.

I tillegg til nr. 1-7 skal overvåkingsplanen for små utslippsenheter som ønsker å gjøre bruk av den forenklede framgangsmåten definert i avsnitt 4, inneholde

- 11) dokumentasjon på at tersklene som er definert for små utslippsenheter i avsnitt 4, er overholdt,
- 12) en bekreftelse på hvilket verktøy, som beskrevet i avsnitt 4, som vil bli benyttet, herunder en beskrivelse av verktøyet.

Vedkommende myndighet kan kreve at luftfartøyoperatøren benytter en elektronisk mal for framlegging av overvåkingsplanen. Kommisjonen kan offentliggjøre en standardisert elektronisk mal eller filformatspesifikasjon. I så fall skal vedkommende myndighet godta luftfartøyoperatørens bruk av denne malen eller spesifikasjonen, med mindre vedkommende myndighets mal minst krever de samme dataene.

## 7. RAPPORTERINGSFORMAT

Luftfartøyoperatører skal benytte formatet i avsnitt 8 ved rapportering av sine årlige utslipp. Vedkommende myndighet kan kreve at luftfartøyoperatøren benytter en elektronisk mal ved framlegging av den årlige utslippsrapporten. Kommisjonen kan offentliggjøre en standardisert elektronisk mal eller filformatspesifikasjon. I så fall skal vedkommende myndighet godta luftfartøyoperatørens bruk av denne malen eller spesifikasjonen, med mindre vedkommende myndighets mal minst krever de samme dataene.

Utslipp skal rapporteres avrundet til hele tonn CO<sub>2</sub>. Utslippsfaktorer skal avrundes til bare å inneholde signifikante sifre for både utslippsberegninger og rapporteringsformål. Ved beregning av drivstofforbruk per flyging skal alle signifikante sifre benyttes.

## 8. INNHOLD I DEN ÅRLIGE UTSLIPPSRAPPORTEN

Den årlige utslippsrapporten skal for alle luftfartøyoperatørers vedkommende omfatte følgende:

- 1) data som identifiserer luftfartøyoperatøren, som fastsatt i vedlegg IV til direktiv 2003/87/EF, og kjenningsnummeret eller annen entydig betegnelse som benyttes for flygekontrollformål, samt relevante kontaktopplysninger,
- 2) navn og adresse på den som verifiserer rapporten,
- 3) rapporteringsår
- 4) henvisning til og versjonsnummer for relevant godkjent overvåkingsplan,
- 5) relevante endringer i driften samt avvik fra den godkjente overvåkingsplanen i løpet av rapporteringsperioden,
- 6) luftfartøyets registreringsnumre og luftfartøytyper som er benyttet i perioden som omfattes av rapporten, til å utføre den luftfartsvirksomhet som omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, og som er utført av luftfartøyoperatøren,
- 7) det samlede antallet flyginger som omfattes av rapporten,
- 8) dataene nevnt i tabell 2,

- 9) memoposter: mengde biomasse som er benyttet som drivstoff i løpet av rapporteringsåret (i tonn eller m<sup>3</sup>) oppført etter drivstofftype.

Tabell 2

**Rapporteringsformat for årlige utslipp fra luftfartsvirksomhet**

Parameter	Enheter	Kildestrøm			I alt
		Drivstoff-type 1	Drivstoff-type 2	Drivstoff-type n	
Drivstoffets navn					
Utslippskilder for hver type kildestrøm (generiske luftfartøytyper):					
Samlet drivstofforbruk	t				
Netto brennverdi for drivstoffet <sup>(1)</sup>	TJ/t				
Utslippsfaktor for dette drivstoffet	t CO <sub>2</sub> /t eller t CO <sub>2</sub> /TJ				
Samlede CO <sub>2</sub> -utslipp fra alle relevante flyginger som benytter dette drivstoffet	t CO <sub>2</sub>				
flyginger der avgangsmedlemsstaten er den samme som ankomstmedlemsstaten (innenriksflyginger)	t CO <sub>2</sub>				
alle øvrige flyginger (internasjonale flyginger både innenfor og utenfor EU)	t CO <sub>2</sub>				

**Samlede CO<sub>2</sub>-utslipp fra alle flyginger der avgangsmedlemsstaten er den samme som ankomstmedlemsstaten (innenriksflyginger):**

Medlemsstat 1	t CO <sub>2</sub>				
Medlemsstat 2	t CO <sub>2</sub>				
Medlemsstat n	t CO <sub>2</sub>				

**Samlede CO<sub>2</sub>-utslipp fra alle flyginger fra en medlemsstat til en annen medlemsstat eller en tredjestat<sup>(2)</sup>:**

Medlemsstat 1	t CO <sub>2</sub>				
Medlemsstat 2	t CO <sub>2</sub>				
Medlemsstat n	t CO <sub>2</sub>				

**Samlede CO<sub>2</sub>-utslipp fra alle flyginger som ankommer i en medlemsstat fra en tredjestat<sup>(2)</sup>:**

Medlemsstat 1	t CO <sub>2</sub>				
Medlemsstat 2	t CO <sub>2</sub>				
Medlemsstat n	t CO <sub>2</sub>				

<sup>(1)</sup> Får ikke anvendelse på de kommersielle standardbrenslene som er oppført i tabell 1 i dette vedlegg, og som benyttes for luftfartsvirksomhet.

<sup>(2)</sup> Samlede utslipp per tredjestat rapportert etter stat.



Alle luftfartøyoperatører skal ta med følgende opplysninger i et vedlegg til den årlige utslippsrapporten:

- årlige utslipp og årlig antall flyginger per flyplasspar.

Luftfartøyoperatøren kan anmode om at dette vedlegget behandles som fortrolig informasjon.

## 9. VERIFISERING

I tillegg til verifiseringskravene fastsatt i avsnitt 10.4 i vedlegg I skal den som verifiserer, ta følgende i betraktning:

- hvorvidt data for flyginger og utslipp er fullstendige sammenlignet med lufttrafikkdata som er innsamlet av Eurocontrol,
- samsvar mellom rapporterte data og masse- og balansedokumentasjonen,
- samsvar mellom data for samlet drivstofforbruk og data for drivstoff som er innkjøpt eller på annen måte levert til luftfartøyet som utfører luftfartsvirksomheten.»

C. Nytt vedlegg XV skal lyde:

### «VEDLEGG XV

#### **Virksomhetsspesifikke retningslinjer for bestemmelse av tonnkilometerdata fra luftfartsvirksomhet med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e eller 3f i direktiv 2003/87/EF**

## 1. INNLEDNING

Dette vedlegg inneholder overordnede retningslinjer for overvåking, rapportering og verifisering av tonnkilometerdata for de former for luftfartsvirksomhet som er oppført i vedlegg I til direktiv 2003/87/EF.

Vedlegg I får anvendelse på overvåking, rapportering og verifisering av tonnkilometerdata etter relevans. For dette formål skal henvisninger til utslipp tolkes som henvisninger til tonnkilometerdata. Avsnitt 4.1, 4.2, 5.1, 5.3-5.7, 6-7 og 11-16 i vedlegg I får ikke anvendelse på tonnkilometerdata.

## 2. AVGRENSNING OG FULLSTENDIGHET

De virksomhetsspesifikke retningslinjene i dette vedlegg skal benyttes til å overvåke og rapportere tonnkilometerdata fra former for luftfartsvirksomhet som omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF. Alle flyginger som omfattes av vedlegg I til nevnte direktiv, og som utføres av en luftfartøyoperatør i løpet av rapporteringsperioden, skal tas med.

For å identifisere entydig den luftfartøyoperatøren som i henhold til artikkel 3 bokstav o) i direktiv 2003/87/EF har ansvar for en flyging, skal kjenningssignalet som benyttes for flygekontrollformål, benyttes. Kjenningssignalet er den ICAO-betegnelsen som angis i felt 7 i reiseplanen, eller, dersom denne ikke er tilgjengelig, luftfartøyet registreringsmerke. Dersom identiteten til luftfartøyoperatøren ikke er kjent, skal eieren av luftfartøyet anses som luftfartøyoperatør, med mindre denne kan godtgjøre hvem som var luftfartøyoperatør.

## 3. OVERVÅKINGSPLAN

I henhold til artikkel 3g i direktiv 2003/87/EF skal luftfartøyoperatører framlegge en overvåkingsplan med tiltak for overvåking og rapportering av tonnkilometerdata.

Luftfartøyoperatører skal framlegge sin overvåkingsplan for vedkommende myndighet for godkjenning minst fire måneder før begynnelsen av den første rapporteringsperioden.

Luftfartøyoperatøren skal i overvåkingsplanen definere hvilken overvåkingsmetode som benyttes for hver luftfartøytype. Dersom luftfartøyoperatøren har til hensikt å benytte innleide eller andre typer luftfartøyer som ennå ikke omfattes av overvåkingsplanen på det tidspunkt denne framlegges for vedkommende myndighet, skal luftfartøyoperatøren i overvåkingsplanen ta med en beskrivelse av framgangsmåten som skal benyttes til å definere overvåkingsmetoden for disse ekstra typene luftfartøyer. Luftfartøyoperatøren skal påse at overvåkingsmetoden, når denne er valgt, blir anvendt på en konsekvent måte.

Som unntak fra avsnitt 4.3 i vedlegg I skal overvåkingsplanen inneholde følgende opplysninger:

- 1) Identifikasjon av luftfartøyoperatøren, kjenningssignalet eller andre entydige betegnelser som benyttes for flygekontrollformål, kontaktopplysninger for luftfartøyoperatøren og for en ansvarlig person hos luftfartøyoperatøren, samt kontaktadresse,
- 2) identifikasjon av overvåkingsplanens versjon,
- 3) en foreløpig liste over luftfartøytypene i luftfartøyoperatørens flåte som er i drift på tidspunktet for framlegging av overvåkingsplanen, samt antallet luftfartøyer per type, og en veiledende liste over ytterligere luftfartøytyper som forventes tatt i bruk, herunder, dersom dette er tilgjengelig, et anslått antall luftfartøyer per type,
- 4) en beskrivelse av framgangsmåter, systemer og ansvarsområder som benyttes til å spore fullstendigheten til listen over luftfartøyer som er i bruk i overvåkingsåret, dvs. for å sikre at overvåkingen og rapporteringen av tonnkilometerdata for eide og innleide luftfartøyer er fullstendig,
- 5) en beskrivelse av framgangsmåtene som benyttes til å overvåke at listen over flyginger under den entydige betegnelsen og etter flyplasspar, og de framgangsmåtene som benyttes til å avgjøre om flyginger omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EC, er fullstendige, idet slik fullstendighet sikres og dobbelttelling unngås,
- 6) en beskrivelse av datainnsamling og –håndtering samt kontroll i samsvar med avsnitt 10.3 i vedlegg I,
- 7) opplysninger om relevante koblinger med former for virksomhet som utøves i henhold til et kvalitetsstyringssystem, særlig om framgangsmåter og kontroll med relevans for eventuell overvåking og rapportering av tonnkilometerdata,
- 8) en beskrivelse av metodene for å fastsette tonnkilometerdata per flyging, herunder
  - a) framgangsmåter, ansvarsområder, datakilder og beregningsformler for fastsettelse og registrering av distanse per flyplasspar,
  - b) hvorvidt en standardmasse på 100 kg per passasjer (nivå 1) benyttes eller passasjermassen fra masse- og balansedokumentasjonen (nivå 2). For nivå 2 skal det gis en beskrivelse av framgangsmåten for å komme fram til passasjermasse,
  - c) en beskrivelse av framgangsmåtene som benyttes for å bestemme massen for gods og post,
  - d) en beskrivelse av det måleutstyret som eventuelt benyttes for å måle massen for passasjerer, frakt og post.

Vedkommende myndighet kan kreve at luftfartøyoperatøren benytter en elektronisk mal for framlegging av overvåkingsplanen. Kommisjonen kan offentliggjøre en standardisert elektronisk mal eller filformatspesifikasjon. I så fall skal vedkommende myndighet godta luftfartøyoperatørens bruk av denne malen eller spesifikasjonen, med mindre vedkommende myndighets mal minst krever de samme dataene.

#### 4. METODER FOR BEREGNING AV TONNKILOMETERDATA

##### 4.1. BEREGNINGSFORMEL

Luftfartøyoperatører skal overvåke og rapportere tonnkilometerdata ved hjelp av en beregningsbasert metode. Beregning av tonnkilometerdata skal baseres på følgende formel:

$$\text{tonnkilometer (t km)} = \text{distanse (km)} * \text{nyttelast (t)}$$

##### 4.2. DISTANSE

Distanse skal beregnes ved hjelp av formelen

$$\text{distanse [km]} = \text{storsirkeldistanse [km]} + 95 \text{ km}$$

Storsirkeldistansen er definert som den korteste distansen mellom to vilkårlige punkter på jordoverflaten, som skal beregnes anslagsvis ved hjelp av systemet omhandlet i artikkel 3.7.1.1 i vedlegg 15 til Chicago-konvensjonen (WGS 84).

Flyplassers lengde- og breddegrader skal enten tas fra opplysninger om flyplassens plassering offentliggjort i luftfartsinformasjonspublikasjoner (heretter kalt AIP - Aeronautical Information Publications) i samsvar med vedlegg 15 til Chicago-konvensjonen eller fra en kilde som benytter slike AIP-data.

Distanser beregnet ved hjelp av programvare eller av en tredjemann kan også benyttes, forutsatt at beregningsmetoden er basert på formelen foran og AIP-data.

#### 4.3. NYTTELAST

Nyttelast skal beregnes ved hjelp av formelen

nyttelast (t) = massen av gods og post (t) + massen av passasjerer og innsjekket bagasje (t)

##### 4.3.1. *MASSEN AV GODS OG POST*

Faktisk masse eller standardmasse i masse- og balansedokumentasjonen for de relevante flygingene skal benyttes ved beregning av nyttelast. Luftfartøyoperatører som ikke er pålagt å benytte masse- og balansedokumentasjon, skal foreslå en egnet metode for å bestemme massen av gods og post i overvåkingsplanen for godkjenning av vedkommende myndighet.

Den faktiske massen av gods og post skal angis eksklusivt tara for alle paller og containere som ikke er nyttelast, samt vekt i driftsferdig stand.

##### 4.3.2. *MASSEN AV PASSASJERER OG INNSJEKKET BAGASJE*

Luftfartøyoperatører kan anvende ett av to ulike nivåer for å bestemme massen av passasjerer. Luftfartøyoperatøren kan velge minst nivå 1 for å bestemme massen av passasjerer og innsjekket bagasje. Innenfor samme handelsperiode skal det valgte nivået anvendes for alle flyginger.

###### *Nivå 1*

Det benyttes en standardverdi på 100 kg for hver passasjer og deres innsjekkede bagasje.

###### *Nivå 2*

Massen av passasjerer og innsjekket bagasje i masse- og balansedokumentasjonen for hver flyging benyttes.

#### 5. VURDERING AV USIKKERHET

Luftfartøyoperatøren skal ha en forståelse av de viktigste kildene til usikkerhet ved beregning av tonnkilometerdata. En detaljert usikkerhetsanalyse som fastsatt i avsnitt 7 i vedlegg I er ikke påkrevd for metoden for å bestemme tonnkilometerdata.

Luftfartøyoperatøren skal jevnlig utføre en egnet kontroll som fastsatt i avsnitt 10.2 og 10.3 i vedlegg I og skal umiddelbart treffe korrigerende tiltak i samsvar med avsnitt 10.3.5 dersom det oppdages uregelmessigheter.

#### 6. RAPPORTERING

Rapportering av tonnkilometerdata er påkrevd bare for søknader i henhold til artikkel 3e og 3f i direktiv 2003/87/EC for de overvåkingsårene som er angitt der.

Luftfartøyoperatører skal benytte formatet i avsnitt 7 ved rapportering av tonnkilometerdata. Vedkommende myndighet kan kreve at luftfartøyoperatøren benytter en elektronisk mal for framlegging av rapporten om tonnkilometerdata. Kommisjonen kan offentliggjøre en standardisert elektronisk mal eller filformatspesifikasjon. I så fall skal vedkommende myndighet godta luftfartøyoperatørens bruk av denne malen eller spesifikasjonen, med mindre vedkommende myndighets mal minst krever de samme dataene.

Tonnkilometer skal rapporteres som avrundede verdier for [t km]. Ved beregning benyttes alle signifikante sifre for alle data per flyging.

## 7. INNHOLD I RAPPORTEN MED TONNKILOMETERDATA

Den årlige rapporten med tonnkilometerdata skal for alle luftfartøyoperatørens vedkommende omfatte følgende:

- 1) Data som identifiserer luftfartøyoperatøren som fastsatt i vedlegg IV til direktiv 2003/87/EF, og kjenningssignalet eller annen entydig betegnelse som benyttes for flygekontrollformål, samt relevante kontaktopplysninger,
- 2) navn og adresse på kontrolløren av rapporten,
- 3) rapporteringsår,
- 4) henvisning til og versjonsnummer for relevant godkjent overvåkingsplan,
- 5) relevante endringer i driften og avvik fra den godkjente overvåkingsplanen i løpet av rapporteringsperioden,
- 6) luftfartøyets registreringsnumre og luftfartøytyper som er benyttet i perioden som omfattes av rapporten, til å utføre den luftfartsvirksomhet som omfattes av vedlegg I til direktiv 2003/87/EF, og som er utført av luftfartøyoperatøren,
- 7) valgt metode for beregning av masse for passasjerer og innsjekket bagasje samt for gods og post,
- 8) samlet antall passasjerkilometer og tonnkilometer for alle flyginger som er utført i løpet av perioden som rapporten gjelder for, og som faller inn under formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I,
- 9) for hvert flyplasspar: ICAO-betegnelsen for de to flyplassene, distanse (= storsirkeldistanse + 95 km) i kilometer, samlet antall flyginger per flyplasspar i rapporteringsperioden, samlet masse av passasjerer og innsjekket bagasje (i tonn) i løpet av rapporteringsperioden per flyplasspar, samlet antall passasjerer i løpet av rapporteringsperioden, samlet antall passasjerer \* kilometer per flyplasspar, samlet masse av gods og post (i tonn) i løpet av rapporteringsperioden per flyplasspar, samlede tonnkilometer per flyplasspar (t km).

## 8. VERIFISERING

I tillegg til verifiseringskravene fastsatt i avsnitt 10.4 i vedlegg I skal den som verifiserer, ta følgende i betraktning:

- hvorvidt data for flyginger og tonnkilometer sammenlignet med lufttrafikdata innsamlet av Eurocontrol er fullstendige, for å sikre at bare relevante flyginger er tatt hensyn til i luftfartøyoperatørens rapport,
- samsvar mellom rapporterte data og masse- og balansedokumentasjonen.

For tonnkilometerdata skal alvorlighetsgraden være 5 %.»

---