

II

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie niet verplicht is)

BESLUITEN/BESCHIKKINGEN

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 16 april 2009

tot wijziging van Beschikking 2007/589/EG teneinde daarin monitoring- en rapportagerichtsnoeren op te nemen voor de emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 2887)

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/339/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad ⁽¹⁾, en met name op artikel 14, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap ⁽²⁾ zijn luchtvaartactiviteiten in de communautaire regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten opgenomen.
- (2) Krachtens artikel 14, lid 1, van Richtlijn 2003/87/EG dient de Commissie richtsnoeren vast te stellen voor de bewaking en rapportage van de emissies uit luchtvaartactiviteiten en voor de bewaking en rapportage van tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten ter fine van aanvragen overeenkomstig de artikelen 3 sexes en 3 septies van die richtlijn.
- (3) De administrerende lidstaat moet ervoor zorgen dat iedere vliegtuigexploitant bij de bevoegde autoriteit in die lidstaat een monitoringplan indient met maatregelen voor de monitoring en rapportage van zijn jaarlijkse emissies

en tonkilometergegevens ter fine van een verzoek om toewijzing van kosteloos toe te kennen emissierechten, en dat die plannen overeenkomstig de volgens artikel 14, lid 1, van die richtlijn aangenomen richtsnoeren door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd.

- (4) Beschikking 2007/589/EG van de Commissie van 18 juli 2007 tot vaststelling van richtsnoeren voor de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (5) De in deze beschikking vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 23 van Richtlijn 2003/87/EG bedoelde Comité klimaatverandering.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Beschikking 2007/589/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 komt als volgt te luiden:

„Artikel 1

De richtsnoeren voor de monitoring en rapportage van de broeikasgasemissies van de in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde activiteiten en van de activiteiten die krachtens artikel 24, lid 1, van die richtlijn zijn

⁽¹⁾ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

⁽²⁾ PB L 8 van 13.1.2009, blz. 3.

⁽³⁾ PB L 229 van 31.8.2007, blz. 1.

opgenomen in de bijlagen I tot en met XIV bij deze beschikking. De richtsnoeren voor de monitoring en rapportage van tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten ter fine van aanvragen overeenkomstig de artikelen 3 sexies of 3 septies van Richtlijn 2003/87/EG zijn opgenomen in bijlage XV.

Die richtsnoeren zijn gebaseerd op de beginselen van bijlage IV bij die richtlijn.”

2. In de lijst van bijlagen worden de volgende vermeldingen toegevoegd:

„Bijlage XIV: Activiteitspecifieke richtsnoeren voor de bepaling van de emissies van luchtvaartactiviteiten zoals genoemd in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG

Bijlage XV: Activiteitspecifieke richtsnoeren voor de bepaling van tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten ter fine van aanvragen overeenkomstig de artikelen 3 sexies en 3 septies van Richtlijn 2003/87/EG”.

3. Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig deel A van de bijlage bij deze beschikking.

4. Bijlage XIV wordt toegevoegd overeenkomstig deel B van de bijlage bij deze beschikking.

5. Bijlage XV wordt toegevoegd overeenkomstig deel C van de bijlage bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 16 april 2009.

Voor de Commissie

Stavros DIMAS

Lid van de Commissie

BIJLAGE

A. Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1) In hoofdstuk 1 worden de woorden „bijlagen II tot en met XI” vervangen door de woorden „bijlagen II tot en met XI en XIII tot en met XV”.

2) Hoofdstuk 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) het inleidende tekstgedeelte komt als volgt te luiden:

„Voor de toepassing van deze bijlage en de bijlagen II tot en met XV gelden de definities van Richtlijn 2003/87/EG. Voor de toepassing van deze bijlage wordt onder „exploitant” evenwel verstaan „exploitant” als bedoeld in artikel 3, onder f), en „vliegtuigexploitant” als bedoeld in artikel 3, onder o), van Richtlijn 2003/87/EG.”;

b) punt 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) letter c) komt als volgt te luiden:

„c) „emissiebron”: een afzonderlijk aanwijsbaar deel (punt of proces) van een installatie van waaruit de relevante broeikasgassen vrijkomen, of, in het geval van luchtvaartactiviteiten, een individueel vliegtuig.”;

ii) letter e) komt als volgt te luiden:

„e) „monitoringmethodiek”: het geheel van methoden dat door een exploitant of vliegtuigexploitant wordt gebruikt om de emissies van een gegeven installatie of luchtvaartactiviteit te bepalen.”;

iii) in letter f) wordt het woord „installatie” vervangen door de woorden „installatie of vliegtuigexploitant”;

iv) letter g) komt als volgt te luiden:

„g) „niveau”: een specifiek element van een methodiek ter bepaling van activiteitsgegevens, emissiefactoren, jaarlijkse emissie, jaargemiddelde van de emissie-uurwaarden en oxidatie- of conversiefactoren, alsook de lading.”;

v) letter i) komt als volgt te luiden:

„i) „verslagperiode”: een kalenderjaar gedurende hetwelk de monitoring en rapportage van emissies of tonkilometergegevens moeten plaatsvinden.”;

vi) in letter j) wordt het punt aan het einde van de zin vervangen door:

„; voor luchtvaartactiviteiten wordt onder handelsperiode de in artikel 3 quater, leden 1 en 2, van die richtlijn bedoelde periode verstaan.”;

c) in punt 2 komt letter h) als volgt te luiden:

„h) „commercieel verhandelbare standaardbrandstof”: de internationaal gestandaardiseerde commercieel verhandelbare brandstoffen waarvoor het 95 %-betrouwbaarheidsinterval van de gespecificeerde calorische waarde ten hoogste ± 1 % bedraagt, met name gasolie, lichte stookolie, benzine, lampolie, kerosine, ethaan, propaan, butaan, vliegtuigkerosine (JET A1 of JET A), vliegtuigbenzine van het type JET B en vliegtuigbenzine van het type „AvGas”.”;

d) punt 4 wordt als volgt gewijzigd:

i) de laatste zin van letter a) komt als volgt te luiden:

„Voor installaties of vliegtuigexploitanten waarvoor dergelijke historische gegevens ontbreken, worden gegevens van representatieve installaties of vliegtuigexploitanten die dezelfde of vergelijkbare activiteiten ontplooiën als referentie gebruikt en overeenkomstig hun capaciteit op- of afgeschaald;”;

ii) letter c) komt als volgt te luiden:

„c) „de minimis-bronstromen”: een groep door de exploitant geselecteerde kleine bronstromen die gezamenlijk 1 kt of minder fossiel CO₂ per jaar uitstoten of die minder dan 2 % van de totale jaarlijkse emissies van fossiel CO₂ van die installatie of die vliegtuigexploitant vóór aftrek van het overgedragen CO₂ (tot een totaal maximum van 20 kt fossiel CO₂ per jaar) vertegenwoordigen, waarbij het criterium dat de hoogste absolute emissiewaarde oplevert, bepalend is;”;

iii) letter e) komt als volgt te luiden:

„e) „kleine bronstromen”: de door de exploitant geselecteerde bronstromen die gezamenlijk 5 kt of minder fossiel CO₂ per jaar uitstoten of die minder dan 10 % van de totale jaarlijkse emissies van fossiel CO₂ van de installatie of de vliegtuigexploitant vóór aftrek van het overgedragen CO₂ (tot een totaal maximum van 100 kt fossiel CO₂ per jaar) vertegenwoordigen, waarbij het criterium dat de hoogste absolute emissiewaarde oplevert, bepalend is;”;

e) punt 5 wordt als volgt gewijzigd:

i) letter e) komt als volgt te luiden:

„e) „redelijke mate van zekerheid”: een hoge maar niet absolute mate van zekerheid, vervaagt in een formeel verificatieadvies, ten aanzien van de vraag of het geverifieerde emissieverslag vrij is van beduidende onjuiste opgaven en de vraag of de installatie of de vliegtuigexploitant vrij is van beduidende non-conformiteiten;”;

ii) letter g) komt als volgt te luiden:

„g) „mate van zekerheid”: de mate waarin de verificateur er in de conclusies van zijn verificatie zeker van is dat de informatie die in het jaarlijkse emissieverslag voor een installatie of een vliegtuigexploitant is verstrekt, geen, respectievelijk wel, beduidende onjuiste opgaven bevat;”;

iii) de letters h) en i) komen als volgt te luiden:

„h) „non-conformiteit”: elke handeling of nalatigheid, bedoeld of onbedoeld, in de geverifieerde installatie of van de geverifieerde vliegtuigexploitant die in strijd is met de voorschriften van het monitoringplan dat als onderdeel van de vergunning van de installatie of overeenkomstig artikel 3 octies van Richtlijn 2003/87/EG door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd;

i) „beduidende non-conformiteit”: een non-conformiteit ten aanzien van de voorschriften van het monitoringplan dat als onderdeel van de vergunning van de installatie of overeenkomstig artikel 3 octies van Richtlijn 2003/87/EG door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd, die zodanig is dat zij kan leiden tot een verschillende behandeling van de installatie of van de vliegtuigexploitant door de bevoegde autoriteit;”;

f) het volgende punt 6 wordt toegevoegd:

„6. Met betrekking tot de emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten gelden de volgende definities:

- a) „luchtvaartterrein van vertrek”: het luchtvaartterrein waar een vlucht die een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit vormt, begint;
- b) „luchtvaartterrein van aankomst”: het luchtvaartterrein waar een vlucht die een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit vormt, eindigt;
- c) „luchtvaartterreincombinatie”: de combinatie van een luchtvaartterrein van vertrek en een luchtvaartterrein van aankomst;
- d) „documentatie over massa en zwaartepunt”: de documentatie als gespecificeerd in internationale of nationale uitvoeringsbepalingen van de „Standards and Recommended Practices” (SARPs) die zijn opgenomen in bijlage 6 (Operation of Aircraft) van het Verdrag van Chicago (*), onder meer zoals gespecificeerd in bijlage III, subdeel J, van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (EU-OPS), gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008, of in gelijkwaardige internationale regelgeving;
- e) „passagiers”: de personen die zich tijdens een vlucht aan boord van het vliegtuig bevinden, met uitzondering van de bemanningsleden;
- f) „lading”: de totale massa aan vracht, post, passagiers en bagage die zich tijdens een vlucht aan boord van het vliegtuig bevindt;
- g) „afstand”: de orthodromische afstand tussen het luchtvaartterrein van vertrek en het luchtvaartterrein van aankomst, plus een extra vaste component van 95 km;
- h) „tonkilometer”: een ton lading die over een afstand van een kilometer wordt vervoerd.

(*) Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de bijlagen daarbij, ondertekend te Chicago op 7 december 1944.”.

3) Hoofdstuk 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) in de tweede alinea wordt het woord „installatie” vervangen door de woorden „installatie of vliegtuig-exploitant”;

b) de vijfde alinea komt als volgt te luiden:

„Juistheid. Er moet op worden toegezien dat bij de emissiebepalingen de reële emissies niet systematisch worden over- dan wel onderschat. Bronnen van onzekerheid moeten worden opgespoord en zoveel mogelijk beperkt. Er moeten gepaste inspanningen worden gedaan om te zorgen dat berekeningen en metingen van emissies met de maximaal haalbare nauwkeurigheid worden uitgevoerd. De exploitant moet ervoor zorgen dat de integriteit van de gerapporteerde emissies met redelijke mate van zekerheid kan worden vastgesteld. Emissies moeten worden bepaald met behulp van de passende monitoringmethodieken die in deze richtsnoeren worden beschreven. Alle meet- of andere beproevingsapparatuur die voor de rapportage van monitoringgegevens wordt gebruikt, moet naar behoren worden toegepast, onderhouden, gekalibreerd en gecontroleerd. Spreadsheets en andere hulpmiddelen die voor de opslag en bewerking van monitoringgegevens worden gebruikt, mogen geen fouten bevatten. De gerapporteerde emissies en daarmee samenhangende bekendmakingen mogen geen beduidende onjuiste opgaven bevatten, moeten zodanig zijn dat systematische fouten bij de selectie en presentatie van informatie worden vermeden, en moeten een betrouwbare en evenwichtige beschrijving geven van de emissies van een installatie of een vliegtuigexploitant.”;

c) de derde zin van de zesde alinea komt als volgt te luiden:

„De monitoringmethodiek moet de aanwijzingen aan de exploitant op een logische en eenvoudige manier beschrijven, waarbij wordt voorkomen dat werkzaamheden dubbel worden uitgevoerd en waarbij rekening wordt gehouden met bestaande systemen die reeds in de installatie aanwezig zijn of door de vliegtuigexploitant worden gebruikt.”.

4) Paragraaf 4.1 wordt als volgt gewijzigd:

a) de eerste alinea komt als volgt te luiden:

„Het monitoring- en rapportageproces met betrekking tot een installatie of vliegtuigexploitant omvat alle relevante broeikasgasemissies uit alle emissiebronnen en/of bronstromen die samenhangen met activiteiten die in de installatie of door de vliegtuigexploitant worden uitgevoerd en die in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG worden genoemd, alsook de activiteiten en broeikasgassen die door de lidstaat overeenkomstig artikel 24 van Richtlijn 2003/87/EG in de handelsregeling zijn opgenomen. Vliegtuigexploitanten dragen er voorts zorg voor dat gedocumenteerde procedures worden toegepast voor het traceren van wijzigingen van de lijst van emissiebronnen, zoals het leasen of aankopen van vliegtuigen, teneinde de volledigheid van de emissiegegevens te garanderen en dubbeltelling te vermijden.”;

b) de tweede zin van de tweede alinea komt als volgt te luiden:

„Bijgevolg dienen alle emissiebronnen en bronstromen van de in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde activiteiten die moeten worden gemonitord en gerapporteerd, te zijn opgenomen in de vergunning of, in het geval van luchtvaartactiviteiten, in het monitoringplan.”;

c) de derde alinea komt als volgt te luiden:

„Emissies van mobiele verbrandingsmotoren voor vervoersdoeleinden worden bij de emissieschattingen van installaties buiten beschouwing gelaten.”.

5) De eerste zin van paragraaf 4.2 komt als volgt te luiden:

„Volgens bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG worden de emissies van installaties bepaald door middel van:”.

6) Paragraaf 4.3 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan de eerste alinea wordt de volgende zin toegevoegd:

„Overeenkomstig artikel 3 octies van die richtlijn dienen vliegtuigexploitanten bij de bevoegde autoriteit een monitoringplan in met maatregelen voor de monitoring en rapportage van hun emissies en tonkilometergegevens.”;

b) de derde alinea komt als volgt te luiden:

„De bevoegde autoriteit moet het door de exploitant opgestelde monitoringplan controleren en goedkeuren vóór de aanvang van de verslagperiode. Bij een substantiële wijziging van de op een installatie of door een vliegtuigexploitant toegepaste monitoringmethodiek moet dit worden herhaald. Wanneer zulks krachtens een activiteitspecifieke bijlage is vereist, wordt het monitoringplan volgens een standaardmodel en binnen een specifieke termijn ingediend.”.

7) Hoofdstuk 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) de derde alinea van paragraaf 5.1, onder het kopje „Verbrandingsemissies”, komt als volgt te luiden:

„De activiteitsgegevens moeten op het brandstofverbruik zijn gebaseerd. De verbruikte hoeveelheid brandstof wordt uitgedrukt in termen van energie-inhoud (eenheid: Tj), tenzij in deze richtsnoeren anders is aangegeven. Het gebruik van de calorische onderwaarde wordt voor bepaalde specifieke activiteiten niet noodzakelijk geacht indien in de betreffende activiteitspecifieke bijlagen is aangegeven dat emissiefactoren uitgedrukt in t CO₂ per ton brandstof resulteren in een vergelijkbaar niveau van nauwkeurigheid. De emissiefactor wordt uitgedrukt als t CO₂/Tj, tenzij in deze richtsnoeren anders is aangegeven. Als een brandstof wordt verbruikt, oxideert niet alle daarin aanwezige koolstof tot CO₂. De onvolledige oxidatie wordt veroorzaakt door ondoelmatigheden in het verbrandingsproces, waardoor een deel van de onverbrande of slechts gedeeltelijk geoxideerde koolstof achterblijft als roet of as. Koolstof die niet of slechts gedeeltelijk is geoxideerd, wordt weergegeven door middel van de oxidatiefactor, die als fractie moet worden uitgedrukt. De oxidatiefactor moet als fractie van één worden uitgedrukt. Dit resulteert in de volgende berekeningsformule:”;

- b) de eerste zin van paragraaf 5.2 komt als volgt te luiden:

„De activiteitspecifieke richtsnoeren die in de bijlagen II tot en met XI en in de bijlagen XIV en XV worden besproken, bevatten specifieke methodieken om de volgende variabelen te bepalen: activiteitsgegevens (deze omvatten de variabelen „brandstofstroom/materiaalstroom” en „calorische onderwaarde”), emissiefactoren, samenstellingsgegevens, oxidatie- en conversiefactoren en lading.”;

- c) de titel van paragraaf 5.3 komt als volgt te luiden:

„5.3. „FALL-BACK”-METHODE VOOR STATIONAIRE INSTALLATIES”;

- d) de titel van paragraaf 5.4 komt als volgt te luiden:

„5.4. ACTIVITEITSGEGEVENS VAN STATIONAIRE INSTALLATIES”;

- e) de tweede alinea van paragraaf 5.5 komt als volgt te luiden:

„Teneinde maximale transparantie en een zo groot mogelijke consistentie met de nationale broeikasgasinventarissen te garanderen, dient het gebruik van emissiefactoren voor brandstoffen uitgedrukt in t CO₂/t in plaats van in t CO₂/TJ voor verbrandingsemissies beperkt te blijven tot gevallen waarin de exploitant anders onredelijk hoge kosten zou dragen, en tot de in de activiteitspecifieke bijlagen van deze richtsnoeren omschreven gevallen.”.

- 8) De titel van hoofdstuk 6 komt als volgt te luiden:

„6. MEETMETHODEN VOOR STATIONAIRE INSTALLATIES”.

- 9) Paragraaf 7.1 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de tweede alinea komt als volgt te luiden:

„Wanneer de rekenmethode overeenkomstig paragraaf 5.2 wordt toegepast, zal de bevoegde autoriteit de combinatie van niveaus voor elke bronstroom in een installatie hebben goedgekeurd, evenals alle overige details van de monitoringmethodiek voor die installatie zoals die in de vergunning voor de installatie of, in het geval van luchtvaartactiviteiten, in het monitoringplan van de vliegtuigexploitant zijn opgenomen. Daarbij heeft de bevoegde autoriteit de onzekerheid goedgekeurd die het rechtstreekse gevolg is van een correcte toepassing van de goedgekeurde monitoringmethodiek, waarbij de goedkeuring uit de inhoud van de vergunning of, in het geval van luchtvaartactiviteiten, uit de inhoud van het goedgekeurde monitoringplan blijkt. Vermelding van de combinatie van niveaus in het emissieverslag geldt als rapportage van de onzekerheid in de zin van Richtlijn 2003/87/EG. Daarom is, wanneer de rekenmethode wordt toegepast, geen nadere rapportage van de onzekerheid vereist.”;

- b) de eerste zin van de vijfde alinea komt als volgt te luiden:

„In alle andere gevallen levert de exploitant het schriftelijke bewijs van het onzekerheidsniveau met betrekking tot de bepaling van de activiteitsgegevens voor elke bronstroom, teneinde aan te tonen dat de in de bijlagen II tot en met XI en de bijlagen XIV en XV van deze richtsnoeren vastgestelde onzekerheidsdrempels zijn nageleefd.”.

- 10) Hoofdstuk 8 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de eerste alinea komt als volgt te luiden:

„Bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG bevat eisen inzake de rapportage over installaties en vliegtuigexploitanten. Het in hoofdstuk 14 vastgestelde rapportageformat en de daarin verlangde informatie vormen de basis voor de rapportage van de kwantitatieve gegevens, tenzij door de Commissie een gelijkwaardig elektronisch standaardprotocol voor de jaarlijkse rapportage is gepubliceerd. Wanneer in een activiteitspecifieke bijlage een rapportageformat wordt gespecificeerd, worden dat rapportageformat en de daarin verlangde informatie gebruikt voor de rapportage.”;

b) de elfde alinea komt als volgt te luiden:

„Om te komen tot overeenstemming tussen de gegevens die zijn gerapporteerd in het kader van Richtlijn 2003/87/EG, de gegevens die door lidstaten zijn gerapporteerd in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, en andere emissiegegevens die zijn gerapporteerd ten behoeve van het Europees register inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen (EPRT), moet elke activiteit die in een installatie of door een vliegtuigexploitant wordt uitgevoerd, worden aangeduid met de codes van de volgende twee rapportagesystemen, indien van toepassing:”.

11) Hoofdstuk 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) de eerste en de tweede alinea komen als volgt te luiden:

„De exploitant moet de monitoringgegevens betreffende de emissies van de installatie of van de vliegtuigexploitant uit alle emissiebronnen en/of bronstromen die behoren tot activiteiten zoals gespecificeerd in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG, van broeikasgassen die met betrekking tot die activiteiten zijn gespecificeerd, documenteren en bewaren.

De gedocumenteerde en bewaarde monitoringgegevens moeten voldoende zijn om te zorgen dat het jaarlijkse emissieverslag voor een installatie of voor een vliegtuigexploitant, dat de exploitant krachtens artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG moet overleggen, volgens de criteria van bijlage V van die richtlijn kan worden geïnfereerd.”;

b) in de vierde alinea worden de woorden de „exploitant van een installatie” vervangen door de woorden „de exploitant”;

c) het vijfde streepje van de vijfde alinea komt als volgt te luiden:

„— documentatie over het proces van de verzameling van activiteitsgegevens voor de installatie of vliegtuigexploitant en de bronstromen daarvan;”;

d) aan het eind van hoofdstuk 9 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Voor luchtvaartactiviteiten wordt daarenboven de volgende informatie bewaard:

- de lijst van vliegtuigen die de exploitant in eigendom heeft of die hij leaset, alsook de gegevens die nodig zijn om aan te tonen dat die lijst volledig is;
- de lijst van vluchten waarop elke verslagperiode betrekking heeft, alsook de gegevens die nodig zijn om aan te tonen dat die lijst volledig is;
- de gegevens die zijn gebruikt ter bepaling van de lading en de afstand voor de jaren waarvoor tonkilometergegevens worden gerapporteerd;
- indien van toepassing, documentatie van de werkwijze met betrekking tot ontbrekende gegevens, alsook van de gegevens die zijn gebruikt om de lacunes op te vullen.”.

12) Hoofdstuk 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) in de derde alinea van paragraaf 10.3.3 wordt het woord „installatie” vervangen door de woorden „installatie of vliegtuigexploitant”;

b) de derde alinea van paragraaf 10.4.1 komt als volgt te luiden:

„De exploitant moet het emissieverslag, een kopie van zijn goedgekeurde monitoringplan(nen) en alle verdere relevante informatie aan de verificateur overleggen.”;

c) in paragraaf 10.4.2, tweede alinea, onder a), komt het tweede streepje als volgt te luiden:

„— moet inzicht hebben in alle activiteiten die in de installatie of door de vliegtuigexploitant worden uitgevoerd, de emissiebronnen, de bronstromen in de installatie of de relevante luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitant, de meetapparatuur die wordt toegepast om activiteitsgegevens te monitoren of te meten, de oorsprong en toepassing van emissiefactoren en oxidatie-/conversiefactoren, eventuele andere gegevens die bij de berekening of de meting van de emissies worden gebruikt en de omgeving waarin de installatie of de vliegtuigexploitant opereert;”;

d) in paragraaf 10.4.2 wordt tabel 3 vervangen door de volgende tabel:

„Tabel 3

	Materialiteitsniveau
Installaties van de categorieën A en B en vliegtuigexploitanten met een jaarlijkse emissie van ten hoogste 500 kt CO ₂	5 %
Installaties van categorie C en vliegtuigexploitanten met een jaarlijkse emissie van meer dan 500 kt CO ₂	2 %”

13) Hoofdstuk 11, in tabel 4 worden na de regel voor „kerosine” de volgende nieuwe regels ingevoegd:

Omschrijving brandstoftype	Emissiefactor (t CO ₂ /TJ)	Calorische onderwaarde (TJ/Gg)
	IPCC-richtsnoeren 2006 (m.u.v. biomassa)	IPCC-richtsnoeren 2006
„Vliegtuigbenzine (AvGas)	70,0	44,3
Vliegtuigbenzine (JET B)	70,0	44,3
Vliegtuigkerosine (JET A1 of JET A)	71,5	44,1”

14) In paragraaf 13.5.2 komt de derde zin van de eerste alinea als volgt te luiden:

„De laboratoria in kwestie en de toegepaste analytische procedures worden vermeld in het monitoringplan.”.

15) In hoofdstuk 14 komt de eerste zin van de eerste alinea als volgt te luiden:

„Tenzij in een activiteitspecifieke bijlage anders is bepaald, worden de volgende tabellen gebruikt als basis voor de rapportage; zij kunnen worden aangepast overeenkomstig het aantal activiteiten, het type installatie, het type brandstoffen en de gemonitorde processen.”.

16) Hoofdstuk 15 wordt als volgt gewijzigd:

a) in paragraaf 15.1 worden in deel 1.A van de tabel vóór de regel „4. Overige sectoren” de volgende regels ingevoegd:

„3. **Vervoer**

a) Burgerluchtvaart”

b) in paragraaf 15.1 wordt in het deel „POSTEN” „PM” van de tabel na de regel „CO₂-emissies uit biomassa” de volgende regel ingevoegd:

„Internationale bunkers, luchtvaart”

B. De volgende bijlage XIV wordt toegevoegd:

„BIJLAGE XIV

Activiteitspecifieke richtsnoeren voor de bepaling van de emissies van luchtvaartactiviteiten zoals genoemd in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG

1. GRENZEN EN VOLLEDIGHEID

De activiteitspecifieke richtsnoeren in deze bijlage moeten worden toegepast voor de monitoring en rapportage van de emissies van luchtvaartactiviteiten zoals vermeld in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG. Bijlage II betreffende de verbranding van brandstoffen is niet van toepassing op mobiele bronnen zoals vliegtuigen.

De verplichting tot monitoring en rapportage geldt voor alle onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende vluchten die in de loop van de verslagperiode door een vliegtuigexploitant worden uitgevoerd. Om de voor een vlucht verantwoordelijke vliegtuigexploitant, als omschreven in artikel 3, onder o), van Richtlijn 2003/87/EG, eenduidig te identificeren, wordt gebruikgemaakt van de roepnaam die voor de luchtverkeersleiding (ATC) wordt gebruikt. De roepnaam is de ICAO-aanduiding in vak 7 van het vluchtplan of, bij ontbreken daarvan, de registratiemarkering van het vliegtuig. Indien de identiteit van de vliegtuigexploitant onbekend is, wordt de eigenaar van het vliegtuig als de vliegtuigexploitant beschouwd, tenzij hij ten genoegen van de bevoegde autoriteit aantoont wie de vliegtuigexploitant was.

2. BEPALING VAN CO₂-EMISSIES

De CO₂-emissies van luchtvaartactiviteiten worden berekend met behulp van de volgende formule:

$$\text{CO}_2\text{-emissies} = \text{brandstofverbruik} * \text{emissiefactor}$$

2.1. KEUZE VAN DE METHODIEK

De vliegtuigexploitant omschrijft in het monitoringplan welke monitoringmethodiek voor ieder vliegtuigtype wordt gebruikt. Indien de vliegtuigexploitant voornemens is gebruik te maken van geleasede of andere vliegtuigtypen die op het tijdstip van indiening van het monitoringplan bij de bevoegde autoriteit nog niet in dat plan zijn opgenomen, neemt de vliegtuigexploitant in het monitoringplan een beschrijving op van de procedure aan de hand waarvan de monitoringmethodiek voor die extra vliegtuigtypen zal worden bepaald. De vliegtuigexploitant zorgt ervoor dat een eenmaal geselecteerde monitoringmethodiek op een consistente manier wordt toegepast.

De vliegtuigexploitant omschrijft in het monitoringplan voor ieder vliegtuigtype:

- a) welke berekeningsformule (methode A of methode B) wordt toegepast;
- b) de gegevensbron die wordt gebruikt ter bepaling van de gegevens over de hoeveelheid getankte brandstof en de hoeveelheid brandstof in de tank, alsook de methoden voor overdracht, opslag en raadpleging van die gegevens;
- c) welke methode in voorkomend geval wordt toegepast ter bepaling van de dichtheid. Wanneer gebruik wordt gemaakt van dichtheid-temperatuurcorrelatietabellen, specificeert de exploitant de bron van deze gegevens.

Wanneer zulks wegens bijzondere omstandigheden noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat brandstofleveranciers niet alle voor een bepaalde methodiek vereiste gegevens kunnen verstrekken, kan deze lijst van toegepaste methodieken, wat de punten b) en c) betreft, een lijst van afwijkingen van de algemene methodiek voor welbepaalde luchtvaartterreinen bevatten.

2.2. BRANDSTOFVERBRUIK

Het brandstofverbruik wordt uitgedrukt als de hoeveelheid brandstof, in massa-eenheden (ton), die in de loop van de verslagperiode is verbruikt.

De hoeveelheid verbruikte brandstof wordt voor elke vlucht en voor elke brandstof afzonderlijk gemonitord; bedoelde hoeveelheid omvat tevens de brandstof die wordt verbruikt door het hulpaggregaat, overeenkomstig de onderstaande berekeningsformules. De hoeveelheid getankte brandstof kan worden bepaald op basis van metingen van de brandstofleverancier, zoals gedocumenteerd in de brandstofleveringsnota's of -facturen voor elke vlucht. In plaats daarvan kan de hoeveelheid getankte brandstof ook worden bepaald met behulp van meetsystemen aan boord van het vliegtuig. De gegevens worden verstrekt door de brandstofleverancier, geregistreerd in de documentatie over massa en zwaartepunt of in het technisch logboek van het vliegtuig, of elektronisch doorgeseind van het vliegtuig naar de vliegtuigexploitant. De hoeveelheid brandstof in de tank kan worden bepaald met behulp van meetsystemen aan boord van het vliegtuig en worden geregistreerd in de documentatie over massa en zwaartepunt of in het technisch logboek van het vliegtuig, of elektronisch worden doorgeseind van het vliegtuig naar de vliegtuigexploitant.

De exploitant kiest de methode die de meest volledige en actuele gegevens en de kleinste onzekerheid oplevert zonder dat dit leidt tot onredelijke kosten.

2.2.1. BEREKENINGSFORMULES

Het reële brandstofverbruik wordt berekend met behulp van een van de volgende twee methoden:

METHODE A

De volgende formule wordt gebruikt:

reëel brandstofverbruik voor een vlucht (ton) = hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig na het tanken voor de vlucht (ton) – hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig na het tanken voor de volgende vlucht (ton) + hoeveelheid getankte brandstof voor die volgende vlucht (ton)

Wanneer er voor een vlucht of de daaropvolgende vlucht geen brandstof wordt getankt, wordt de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig bepaald bij „block-off” voor de vlucht respectievelijk de volgende vlucht. In het uitzonderlijke geval waarin met een vliegtuig na de vlucht waarvoor het brandstofverbruik wordt bepaald, andere activiteiten dan een vlucht worden uitgevoerd — bijvoorbeeld een grote onderhoudsbeurt waarbij de brandstoftanks worden geledigd — kan de vliegtuigexploitant de cijfers voor „hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig na het tanken voor de volgende vlucht + hoeveelheid getankte brandstof voor die volgende vlucht” vervangen door het cijfer voor „resterende hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks bij het begin van de volgende activiteit van het vliegtuig”, zoals geregistreerd in de technische logboeken.

METHODE B

De volgende formule wordt gebruikt:

reëel brandstofverbruik voor een vlucht (ton) = resterende hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig bij „block-on” aan het eind van de vorige vlucht (ton) + hoeveelheid getankte brandstof voor de vlucht (ton) – hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks bij „block-on” aan het eind van de vlucht (ton)

Als tijdstip van „block-on” wordt het tijdstip aangemerkt waarop de motoren worden stilgelegd. Wanneer een vliegtuig geen vlucht heeft uitgevoerd vóór de vlucht waarvoor het brandstofverbruik wordt bepaald, kan de vliegtuigexploitant de resterende hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig aan het eind van de vorige activiteit van het vliegtuig, zoals geregistreerd in de technische logboeken, gebruiken in plaats van de „resterende hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het vliegtuig bij „block-on” aan het eind van de vorige vlucht”.

2.2.2. KWANTIFICERINGSEISEN

Niveau 1

Het brandstofverbruik over de verslagperiode wordt bepaald met een maximale onzekerheid van minder dan $\pm 5,0\%$.

Niveau 2

Het brandstofverbruik over de verslagperiode wordt bepaald met een maximale onzekerheid van minder dan $\pm 2,5\%$.

Vliegtuigexploitanten waarvan de gemiddelde gerapporteerde jaarlijkse emissie over de voorgaande handelsperiode (of een conservatieve schatting of prognose daarvan indien de gerapporteerde emissies niet beschikbaar of niet langer toepasselijk zijn) ten hoogste 50 kt fossiel CO₂ bedraagt, passen voor grote bronstromen ten minste niveau 1 toe. Alle andere vliegtuigexploitanten passen voor grote bronstromen niveau 2 toe.

2.2.3. BRANDSTOFDICHTHEID

Indien de hoeveelheid getankte brandstof of de resterende hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks wordt bepaald in volume-eenheden (liter of m³), rekent de vliegtuigexploitant deze hoeveelheid om van volume naar massa aan de hand van de reële dichtheidswaarden. Onder „reële dichtheid” wordt verstaan de in kg/liter uitgedrukte dichtheid zoals bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Tenzij meetsystemen aan boord van het vliegtuig kunnen worden gebruikt, is de reële dichtheid die welke door de leverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en op de brandstoffactuur of leveringsnota wordt geregistreerd. Als deze informatie niet beschikbaar is, wordt de reële dichtheid bepaald op basis van de brandstoftemperatuur tijdens het tanken zoals meegedeeld door de brandstofleverancier of vastgesteld voor het luchtvaartterrein waar de brandstof wordt getankt, met gebruikmaking van standaard-dichtheid/temperatuur-correlatietabellen. Alleen in gevallen waarin ten genoegen van de bevoegde autoriteit is aangetoond dat de reële waarden niet beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde van 0,8 kg/liter toegepast.

2.3. EMISSIEFACTOR

Voor de onderscheiden vliegtuigbrandstoffen worden de volgende in t CO₂/t brandstof uitgedrukte referentiefactoren gebruikt, die zijn gebaseerd op de in deel 11 van bijlage I vastgestelde referentiewaarden van de calorische onderwaarden en emissiefactoren.

Tabel 1

Emissiefactoren voor vliegtuigbrandstoffen

Brandstof	Emissiefactor t CO ₂ /brandstof
Vliegtuigbenzine (AvGas)	3,10
Vliegtuigbenzine (JET B)	3,10
Vliegtuigkerosine (JET A1 of JET A)	3,15

Ten behoeve van de rapportage wordt dit als een methode van niveau 1 aangemerkt.

Voor alternatieve brandstoffen waarvoor geen referentiewaarden zijn vastgesteld, worden de activiteitspecifieke emissiefactoren bepaald zoals uiteengezet in paragraaf 5.5 en hoofdstuk 13 van bijlage I. In die gevallen wordt de calorische onderwaarde bepaald en pro memorie gerapporteerd. Als de alternatieve brandstof biomassa bevat, zijn de eisen inzake monitoring en rapportage van het biomassagehalte van bijlage I bij toepassing.

Voor in de handel verkrijgbare brandstoffen kunnen de emissiefactor (of het koolstofgehalte waarop deze is gebaseerd), het biomassagehalte en de calorische onderwaarde worden ontleend aan de door de brandstofleverancier voor de betrokken brandstof afgegeven aankoopbescheiden, voor zover die waarden zijn verkregen overeenkomstig aanvaarde internationale normen.

3. BEOORDELING VAN DE ONZEKERHEID

De vliegtuigexploitant dient inzicht te hebben in de belangrijkste bronnen van onzekerheid bij de berekening van de emissies. Van vliegtuigexploitanten wordt niet verlangd dat zij een gedetailleerde beoordeling van de onzekerheid overeenkomstig paragraaf 7.1 van bijlage I uitvoeren, mits zij de bronnen van onzekerheid en de daarmee samenhangende onzekerheidsniveaus in kaart brengen. Van die informatie wordt gebruikgemaakt bij de keuze van de monitoringmethodiek overeenkomstig paragraaf 2.2.

Wanneer de hoeveelheden getankte brandstof uitsluitend worden bepaald aan de hand van de gefactureerde brandstofhoeveelheid of andere passende door de brandstofleverancier verstrekte informatie zoals leveringsnota's voor de per vlucht getankte brandstof, hoeft het daarmee samenhangende onzekerheidsniveau niet nader te worden gestaafd.

Wanneer systemen aan boord van het vliegtuig worden gebruikt om de hoeveelheid getankte brandstof te meten, wordt het met die metingen samenhangende onzekerheidsniveau gestaafd door kalibratiecertificaten. Als dergelijke certificaten niet voorhanden zijn, moet de vliegtuigexploitant:

- de specificaties van de vliegtuigfabrikant betreffende het onzekerheidsniveau van de brandstofmeetsystemen aan boord van het vliegtuig bekendmaken, en

— het bewijs leveren dat routinematige controles van het correct functioneren van de brandstofmeetsystemen worden uitgevoerd.

De onzekerheid in samenhang met alle andere onderdelen van de monitoringmethodiek kan worden gebaseerd op een conservatieve inschatting door deskundigen, rekening houdend met het geraamde aantal vluchten tijdens de verslagperiode. Het is niet nodig rekening te houden met het cumulatieve effect van alle componenten van het meetsysteem op de onzekerheid van de jaarlijkse activiteitsgegevens.

De vliegtuigexploitant controleert regelmatig of de hoeveelheden getankte brandstof zoals vermeld op de facturen en de hoeveelheden getankte brandstof zoals gemeten aan boord van het vliegtuig overeenstemmen, en neemt, als een afwijking wordt vastgesteld, corrigerende maatregelen overeenkomstig paragraaf 10.3.5.

4. VEREENVOUDIGDE PROCEDURES VOOR KLEINE EMITTENTEN

Vliegtuigexploitanten die in de loop van drie opeenvolgende perioden van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren en vliegtuigexploitanten waarvan de vluchten resulteren in een totale uitstoot van minder dan 10 000 t CO₂ per jaar, worden als kleine emittenten aangemerkt.

Vliegtuigexploitanten die kleine emittenten zijn, mogen hun brandstofverbruik ramen met behulp van door Eurocontrol of een andere bevoegde organisatie gebruikte instrumenten waarmee alle relevante luchtverkeersinformatie — zoals die waarover Eurocontrol beschikt — kan worden verwerkt. De instrumenten in kwestie mogen alleen worden gebruikt als zij door de Commissie zijn goedgekeurd, met inbegrip van de toepassing van correctiefactoren ter compensatie van eventuele onnauwkeurigheden van de modellen.

Vliegtuigexploitanten die gebruikmaken van de vereenvoudigde procedure en de drempelwaarde voor kleine emittenten in enig verslagjaar overschrijden, brengen dit feit ter kennis van de bevoegde autoriteit. Tenzij de vliegtuigexploitant ten genoegen van de bevoegde autoriteit aantoont dat de drempelwaarde in de volgende verslagperiode en daarna niet weer zal worden overschreden, actualiseert de vliegtuigexploitant zijn monitoringplan teneinde aan de monitoringvoorschriften van de hoofdstukken 2 en 3 te voldoen. Het herziene monitoringplan wordt onverwijld ter goedkeuring aan de bevoegde autoriteit voorgelegd.

5. WERKWIJZE MET BETREKKING TOT ONTBREKENDE GEGEVENS

De vliegtuigexploitant neemt alle nodige maatregelen om hiaten in de gegevens te voorkomen door de toepassing van passende controleactiviteiten als omschreven in de paragrafen 10.2 en 10.3 van bijlage I bij deze richtsnoeren.

Indien een bevoegde autoriteit, vliegtuigexploitant of verificateur vaststelt dat voor een onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende vlucht een gedeelte van de ter bepaling van de emissies noodzakelijke gegevens ontbreekt als gevolg van omstandigheden waarop de vliegtuigexploitant geen vat heeft en deze gegevens niet via een andere, in het monitoringplan omschreven methode kunnen worden verkregen, mogen de emissies voor die vlucht door de exploitant worden geraamd met behulp van de in hoofdstuk 4 vermelde instrumenten. De hoeveelheid emissies waarvoor een dergelijke aanpak is gevolgd, wordt in het emissiejaarverslag vermeld.

6. MONITORINGPLAN

De vliegtuigexploitanten dienen hun monitoringplan ten minste vier maanden voor het begin van de eerste verslagperiode ter goedkeuring bij de bevoegde autoriteit in.

De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat elke vliegtuigexploitant zijn monitoringplan voor de aanvang van elke handelsperiode herbezieet en indien passend een herzien monitoringplan indient. Na de indiening van het monitoringplan voor de rapportage van de emissies vanaf 1 januari 2010 vindt een toetsing van het monitoringplan plaats vóór de aanvang van de handelsperiode die in 2013 begint.

In het kader van die toetsing onderzoekt de vliegtuigexploitant ten genoegen van de bevoegde autoriteit of de monitoringmethodiek zodanig kan worden veranderd dat de kwaliteit van de gerapporteerde gegevens verbetert zonder dat dit leidt tot onredelijk hoge kosten. Eventuele voorstellen tot wijziging van de monitoringmethodiek worden ter kennis van de bevoegde autoriteit gebracht. Voor substantiële wijzigingen van de monitoringmethodiek die een bijwerking van het monitoringplan noodzakelijk maken, is de toestemming van de bevoegde autoriteit vereist. Substantiële wijzigingen zijn onder meer:

- een verandering van de gemiddelde gerapporteerde jaarlijkse emissies waardoor de vliegtuigexploitant overeenkomstig paragraaf 2.2.2 verplicht is een ander niveau toe te passen;
- een verandering in het aantal vluchten of in de totale jaarlijkse emissies waardoor de vliegtuigexploitant de in hoofdstuk 4 vastgestelde drempelwaarde voor kleine emittenten overschrijdt;
- substantiële veranderingen wat het gebruikte brandstotype betreft.

In afwijking van paragraaf 4.3 van bijlage I bevat het monitoringplan de volgende informatie:

Voor alle vliegtuigexploitanten:

1. de naam van de vliegtuigexploitant, de roepnaam of een andere eenduidige aanduiding die voor de luchtverkeersleiding wordt gebruikt, de contactgegevens van de vliegtuigexploitant en van een binnen de onderneming ter zake verantwoordelijke persoon, en het contactadres;
2. de vermelding van de versie van het monitoringplan;
3. een initiële lijst van vliegtuigtypen in de vloot van de exploitant die op het tijdstip van indiening van het monitoringplan in bedrijf zijn en het aantal vliegtuigen per type, alsook een indicatieve lijst van extra vliegtuigtypen die naar verwachting zullen worden gebruikt, zo mogelijk met vermelding van het geraamde aantal vliegtuigen per type en de bij ieder vliegtuigtype horende brandstofstromen (brandstoftypen);
4. een beschrijving van de gebruikte procedures en systemen en de verantwoordelijkheden inzake controle van de volledigheid van de lijst van emissiebronnen tijdens het monitoringjaar, ter garanderen van de volledigheid van monitoring en rapportage van de emissies, zowel van de vliegtuigen die de vliegtuigexploitant in eigendom heeft als van die welke hij leaset;
5. een beschrijving van de procedures die worden gebruikt ter controle van de volledigheid van de lijst van vluchten die per luchtvaartterreincombinatie onder de eenduidige aanduiding plaatsvinden, alsook van de procedures om vast te stellen of een vlucht onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG valt en waardoor volledigheid wordt gegarandeerd en dubbel telling wordt vermeden;
6. een beschrijving van de gegevensvergarings- en -verwerkingsactiviteiten, de controleactiviteiten en de kwaliteitscontrole- en -borgingsactiviteiten, met inbegrip van het onderhoud en de kalibratie van de meetapparatuur (zie paragraaf 10.3 van bijlage I);
7. indien van toepassing, informatie over relevante koppelingen met activiteiten in het kader van het communautaire milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS) en andere milieubeheersystemen (bv. ISO 14001:2004), met name over voor de broeikasgasemissie monitoring en -rapportage relevante procedures en controles.

Naast de items 1 tot en met 7 bevat het monitoringplan voor alle vliegtuigexploitanten met uitzondering van de kleine emittenten die gebruik wensen te maken van de vereenvoudigde procedure als omschreven in hoofdstuk 4, de volgende informatie:

8. een beschrijving van de methoden ter monitoring van het brandstofverbruik, zowel van de vliegtuigen die de vliegtuigexploitant in eigendom heeft als van die welke hij leaset, met inbegrip van:
 - a) de gekozen methodiek voor de berekening van het brandstofverbruik (methode A of methode B); indien niet voor alle vliegtuigtypen dezelfde methode wordt toegepast, dient deze aanpak te worden gemotiveerd en moet een lijst worden toegevoegd waarin wordt gespecificeerd welke methode in welke omstandigheden wordt toegepast;
 - b) de procedures voor de meting van de hoeveelheid getankte brandstof en de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks, met inbegrip van de gekozen niveaus, alsook een beschrijving van de gebruikte meetinstrumenten en, indien van toepassing, de procedures voor registratie, aflezing, overdracht en opslag van de informatie betreffende de metingen;

- c) een procedure die garandeert dat de totale aan de brandstofmetingen verbonden onzekerheid zodanig is dat wordt voldaan aan de eisen van het gekozen niveau, met verwijzing naar de kalibratiecertificaten van de meetsystemen, nationale wetgeving, clausules in klantencontracten of door de brandstofleveranciers gehanteerde nauwkeurigheidsnormen;
9. de procedures voor dichtheidsmeting die bij de bepaling van de hoeveelheid getankte brandstof en de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks worden toegepast, met inbegrip van een beschrijving van de gebruikte meetinstrumenten, of, indien meting niet mogelijk is, de gebruikte standaardwaarde en een motivering daarvan;
10. de emissiefactoren voor ieder brandstoftype, of, in het geval van alternatieve brandstoffen, de methodiek ter bepaling van de emissiefactoren, met inbegrip van de aanpak inzake bemonstering en analysemethoden, en een beschrijving van de gebruikte laboratoria en hun accreditatie en/of hun kwaliteitsborgingsprocedures.

Naast de items 1 tot en met 7 bevat het monitoringplan voor kleine emittenten die gebruik wensen te maken van de vereenvoudigde procedure als omschreven in hoofdstuk 4, de volgende informatie:

11. het bewijs dat aan de in hoofdstuk 4 vastgestelde drempelwaarden voor kleine emittenten wordt voldaan;
12. de bevestiging dat een instrument als bedoeld in hoofdstuk 4 zal worden gebruikt, de specificatie van dat instrument en een beschrijving ervan.

De bevoegde autoriteit kan van de vliegtuigexploitant verlangen dat hij voor de indiening van zijn monitoringplan gebruikruimaakt van een elektronisch standaardformulier. De Commissie kan een elektronisch standaardformulier bekendmaken of een bestandsformat specificeren. In dat geval dient de bevoegde autoriteit te accepteren dat de vliegtuigexploitant dat formulier gebruikt of die specificatie toepast, tenzij op het formulier van de bevoegde autoriteit ten minste dezelfde gegevens moeten worden ingevuld.

7. RAPPORTAGEFORMAT

Vliegtuigexploitanten gebruiken het in hoofdstuk 8 gespecificeerde format voor de rapportage van hun jaarlijkse emissies. De bevoegde autoriteit kan van de vliegtuigexploitant verlangen dat hij voor de indiening van zijn jaarlijkse emissieverslag gebruikruimaakt van een elektronisch standaardformulier. De Commissie kan een elektronisch standaardformulier bekendmaken of een bestandsformat specificeren. In dat geval dient de bevoegde autoriteit te accepteren dat de vliegtuigexploitant dat formulier gebruikt of die specificatie toepast, tenzij op het formulier van de bevoegde autoriteit ten minste dezelfde gegevens moeten worden ingevuld.

Emissies moeten afgerond in ton CO₂ worden gerapporteerd. Emissiefactoren worden, zowel ten behoeve van de emissieberekeningen als ten behoeve van de rapportage, zo afgerond dat zij alleen significante cijfers bevatten. Van het brandstofverbruik per vlucht worden bij de berekeningen alle significante cijfers meegenomen.

8. INHOUD VAN HET JAARLIJKSE EMISSIEVERSLAG

Elke vliegtuigexploitant neemt in zijn jaarlijkse emissieverslag de volgende informatie op:

1. de identificatiegegevens van de vliegtuigexploitant als vermeld in bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG, de roepnaam of andere eenduidige aanduidingen die voor de luchtverkeersleiding worden gebruikt, en relevante contactgegevens;
2. naam en adres van de verificateur van het verslag;
3. het verslagjaar;
4. een verwijzing naar het betreffende goedgekeurde monitoringplan, met vermelding van het relevante versienummer;
5. relevante veranderingen in de activiteiten en afwijkingen van het goedgekeurde monitoringplan tijdens de verslagperiode;
6. de registratienummers van de vliegtuigen en de typen vliegtuigen die in de periode waarop het verslag betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitant;
7. het totale aantal vluchten waarop het verslag betrekking heeft;
8. de in de onderstaande tabel 2 op te voeren gegevens;

9. posten „PM”: hoeveelheid biomassa die in de loop van het verslagjaar als brandstof is gebruikt (in ton of m³), uitgesplitst per brandstoftype.

Tabel 2

Rapportageformat voor de jaarlijkse emissies van luchtvaartactiviteiten

Parameter	Eenheden	Bronstroom			Totaal
		Brandstof-type 1	Brandstof-type 2	Brandstof-type n	
Naam van de brandstof					
Emissiebronnen die de onderscheiden bronstroomtypen gebruiken (algemene vliegtuigtypen):					
Totaal brandstofverbruik	t				
Calorische onderwaarde van de brandstof (1)	TJ/t				
Emissiefactor van de brandstof	t CO ₂ /t of t CO ₂ /TJ				
Totale geaggregeerde CO ₂ -emissies van alle in aanmerking komende vluchten met deze brandstof	t CO ₂				
waarbij de lidstaat van vertrek dezelfde is als de lidstaat van aankomst (binnenlandse vluchten)	t CO ₂				
alle andere vluchten (internationale vluchten, zowel binnen als buiten de EU)	t CO ₂				

Geaggregeerde CO₂-emissies van alle vluchten waarbij de lidstaat van vertrek dezelfde is als de lidstaat van aankomst (binnenlandse vluchten):

Lidstaat 1	t CO ₂				
Lidstaat 2	t CO ₂				
Lidstaat n	t CO ₂				

Geaggregeerde CO₂-emissies van alle vluchten die vanuit elke lidstaat naar een andere lidstaat of naar een derde land vertrekken (2):

Lidstaat 1	t CO ₂				
Lidstaat 2	t CO ₂				
Lidstaat n	t CO ₂				

Geaggregeerde CO₂-emissies van alle vluchten die in elke lidstaat aankomen uit een derde land (2):

Lidstaat 1	t CO ₂				
Lidstaat 2	t CO ₂				
Lidstaat n	t CO ₂				

(1) Niet van toepassing op de in tabel 1 van deze bijlage opgevoerde commercieel verhandelbare standaardbrandstoffen die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt.

(2) Geaggregeerde emissies per derde land.

Elke vliegtuigexploitant neemt in een bijlage bij zijn jaarlijkse emissieverslag de volgende informatie op:

- jaarlijkse emissies en jaarlijks aantal vluchten per luchtvaartterreincombinatie.

De exploitant kan vragen dat de inhoud van deze bijlage als vertrouwelijk wordt behandeld.

9. VERIFICATIE

Naast de verificatievoorschriften van paragraaf 10.4 van bijlage I houdt de verificateur ook rekening met:

- de volledigheid van de vlucht- en emissiegegevens in vergelijking met de luchtverkeersgegevens die bijvoorbeeld door Eurocontrol worden verzameld;
- de consistentie tussen de gerapporteerde gegevens en de documentatie over massa en zwaartepunt;
- de consistentie tussen de geaggregeerde gegevens over het brandstofverbruik en de gegevens over de voor het vliegtuig dat de luchtvaartactiviteit verricht, aangekochte of anderszins verschaft brandstof.”

C. De volgende bijlage XV wordt toegevoegd:

„BIJLAGE XV

Activiteitspecifieke richtsnoeren voor de bepaling van tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten ter fine van aanvragen overeenkomstig de artikelen 3 sexies en 3 septies van Richtlijn 2003/87/EG

1. INLEIDING

Deze bijlage bevat de algemene richtsnoeren voor de monitoring, rapportage en verificatie van tonkilometergegevens van de in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vermelde luchtvaartactiviteiten.

Bijlage I is op overeenkomstige wijze van toepassing op de monitoring, rapportage en verificatie van tonkilometergegevens. Daartoe worden de verwijzingen naar emissies gelezen als verwijzingen naar tonkilometergegevens. De paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.3 tot en met 5.7 en de hoofdstukken 6, 7 en 11 tot en met 16 van bijlage I zijn niet van toepassing op tonkilometergegevens.

2. GRENZEN EN VOLLEDIGHEID

De activiteitspecifieke richtsnoeren in deze bijlage moeten worden toegepast voor de monitoring en rapportage van tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten zoals vermeld in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG. De verplichting tot monitoring en rapportage geldt voor alle onder bijlage I bij die richtlijn vallende vluchten die in de loop van de verslagperiode door een vliegtuigexploitant worden uitgevoerd.

Om de voor een vlucht verantwoordelijke vliegtuigexploitant, als omschreven in artikel 3, onder o), van Richtlijn 2003/87/EG, eenduidig te identificeren, wordt gebruikgemaakt van de roepnaam die voor de luchtverkeersleiding (ATC) wordt gebruikt. De roepnaam is de ICAO-aanduiding in vak 7 van het vluchtplan of, bij ontbreken daarvan, de registratiemarkering van het vliegtuig. Indien de identiteit van de vliegtuigexploitant onbekend is, wordt de eigenaar van het vliegtuig beschouwd als de vliegtuigexploitant, tenzij hij aantoont welke andere persoon de vliegtuigexploitant was.

3. HET MONITORINGPLAN

Overeenkomstig artikel 3 octies van Richtlijn 2003/87/EG dienen vliegtuigexploitanten een monitoringplan in met maatregelen voor de monitoring en rapportage van hun tonkilometergegevens.

De vliegtuigexploitanten dienen hun monitoringplan ten minste vier maanden voor het begin van de eerste verslagperiode ter goedkeuring bij de bevoegde autoriteit in.

De vliegtuigexploitant omschrijft in het monitoringplan welke monitoringmethodiek voor ieder vliegtuigtype wordt gebruikt. Indien de vliegtuigexploitant voornemens is gebruik te maken van geleasede of andere vliegtuigtypen die op het tijdstip van indiening van het monitoringplan bij de bevoegde autoriteit nog niet in dat plan zijn opgenomen, neemt de vliegtuigexploitant in het monitoringplan een beschrijving op van de procedure aan de hand waarvan de monitoringmethodiek voor die extra vliegtuigtypen zal worden bepaald. De vliegtuigexploitant zorgt ervoor dat een eenmaal geselecteerde monitoringmethodiek op een consistente manier wordt toegepast.

In afwijking van paragraaf 4.3 van bijlage I bevat het monitoringplan de volgende informatie:

1. de naam van de vliegtuigexploitant, de roepnaam of een andere eenduidige aanduiding die voor de luchtverkeersleiding wordt gebruikt, de contactgegevens van de vliegtuigexploitant en van een binnen de onderneming ter zake verantwoordelijke persoon, en het contactadres;
2. de vermelding van de versie van het monitoringplan;
3. een initiële lijst van vliegtuigtypen in de vloot van de exploitant die op het tijdstip van indiening van het monitoringplan in bedrijf zijn en het aantal vliegtuigen per type, alsook een indicatieve lijst van extra vliegtuigtypen die naar verwachting zullen worden gebruikt, zo mogelijk met vermelding van het geraamde aantal vliegtuigen per type;
4. een beschrijving van de gebruikte procedures en systemen en de verantwoordelijkheden inzake controle van de volledigheid van de lijst van tijdens het monitoringjaar gebruikte vliegtuigen, ter garanderen van de volledigheid van monitoring en rapportage van de tonkilometergegevens, zowel van de vliegtuigen die de vliegtuigexploitant in eigendom heeft als van die welke hij leaset;
5. een beschrijving van de procedures die worden gebruikt ter controle van de volledigheid van de lijst van vluchten die per luchtvaartterreincombinatie onder de eenduidige aanduiding plaatsvinden, alsook van de procedures om vast te stellen of een vlucht onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG valt en waardoor volledigheid wordt gegarandeerd en dubbel telling wordt vermeden;
6. een beschrijving van de gegevensvergarings- en -verwerkingsactiviteiten en controleactiviteiten overeenkomstig paragraaf 10.3 van bijlage I;
7. informatie over relevante koppelingen met activiteiten in het kader van een kwaliteitsbeheersysteem en met name, indien van toepassing, over procedures en controlemechanismen die relevant zijn voor de monitoring en rapportage van tonkilometergegevens;
8. een beschrijving van de methoden ter bepaling van de tonkilometergegevens per vlucht, met inbegrip van:
 - a) de procedures, verantwoordelijkheden, gegevensbronnen en berekeningsformules voor de bepaling en de registratie van de afstand per luchtvaartterreincombinatie;
 - b) of een standaardmassa van 100 kg per passagier wordt gebruikt (niveau 1), dan wel of de massa van de passagiers wordt ontleend aan de documentatie over massa en zwaartepunt (niveau 2). In het geval van niveau 2 dient een beschrijving van de procedure ter bepaling van de massa van de passagiers te worden toegevoegd;
 - c) een beschrijving van de procedures ter bepaling van de massa van vracht en post;
 - d) een beschrijving van de meetinstrumenten die voor de bepaling van de massa van passagiers, vracht en post worden gebruikt.

De bevoegde autoriteit kan van de vliegtuigexploitant verlangen dat hij voor de indiening van zijn monitoringplan gebruikmaakt van een elektronisch standaardformulier. De Commissie kan een elektronisch standaardformulier bekendmaken of een bestandsformat specificeren. In dat geval dient de bevoegde autoriteit te accepteren dat de vliegtuigexploitant dat formulier gebruikt of die specificatie toepast, tenzij op het formulier van de bevoegde autoriteit ten minste dezelfde gegevens moeten worden ingevuld.

4. METHODIEKEN VOOR DE BEREKENING VAN TONKILOMETERGEGEVENS

4.1. BEREKENINGSFORMULE

Voor de monitoring en rapportage van tonkilometergegevens passen de vliegtuigexploitanten een op berekening gebaseerde methodiek toe. De berekening van tonkilometergegevens is gebaseerd op de volgende formule:

$$\text{aantal tonkilometer (t km)} = \text{afstand (km)} * \text{lading (t)}$$

4.2. AFSTAND

De afstand wordt met behulp van de volgende formule berekend:

$$\text{afstand [km]} = \text{orthodromische afstand [km]} + 95 \text{ km}$$

Onder orthodromische afstand wordt verstaan de kortste afstand tussen twee punten op het aardoppervlak, als gemeten over het aardoppervlak, waarvan de benaderde waarde wordt bepaald middels het in artikel 3.7.1.1 van bijlage 15 van het Verdrag van Chicago (WGS 84) bedoelde systeem.

De lengte- en breedteligging van luchtvaartterreinen wordt ontleend aan de gegevens over de ligging van luchtvaartterreinen die op grond van bijlage 15 van het Verdrag van Chicago in de „Aeronautical Information Publications” (hierna „AIP”) worden gepubliceerd, dan wel aan een bron die dergelijke AIP-gegevens gebruikt.

Ook met behulp van software of door een derde partij berekende afstanden mogen worden gebruikt, mits de berekeningsmethodiek gebaseerd is op bovenstaande formule en op AIP-gegevens.

4.3. LADING

De lading wordt berekend met de volgende formule:

$\text{lading (t)} = \text{massa van vracht en post (t)} + \text{massa van de passagiers en de geregistreerde bagage (t)}$

4.3.1. MASSA VAN VRACHT EN POST

Voor de berekening van de lading wordt gebruikgemaakt van de reële massa of de standaardmassa als vermeld in de documentatie over massa en zwaartepunt voor de betrokken vluchten. Vliegtuigexploitanten die niet verplicht zijn om over documentatie over massa en zwaartepunt te beschikken, dienen in hun monitoringplan een passende methodiek ter bepaling van de massa van vracht en post voor te stellen, die door de bevoegde autoriteit moet worden goedgekeurd.

De reële massa van vracht en post is exclusief het leeggewicht van alle laadborden en containers die geen deel uitmaken van de lading en exclusief het eigen gewicht van het vliegklare toestel.

4.3.2. Massa van de passagiers en de geregistreerde bagage

Voor de bepaling van de massa van de passagiers kunnen vliegtuigexploitanten een van de volgende twee niveaus kiezen. De vliegtuigexploitant past voor de bepaling van de massa van de passagiers en de geregistreerde bagage ten minste niveau 1 toe. In de loop van één handelsperiode wordt voor alle vluchten hetzelfde niveau toegepast.

Niveau 1

Er wordt gebruikgemaakt van een standaardwaarde van 100 kg voor elke passagier en zijn geregistreerde bagage.

Niveau 2

Er wordt gebruikgemaakt van de massa van de passagiers en de geregistreerde bagage zoals vermeld in de documentatie over massa en zwaartepunt voor elke vlucht.

5. BEOORDELING VAN DE ONZEKERHEID

De vliegtuigexploitant dient inzicht te hebben in de belangrijkste bronnen van onzekerheid bij de berekening van de tonkilometergegevens. Een gedetailleerde onzekerheidsanalyse zoals beschreven in hoofdstuk 7 van bijlage I is in het kader van de methodiek ter bepaling van de tonkilometergegevens niet vereist.

De vliegtuigexploitant voert regelmatig passende controleactiviteiten uit als omschreven in de paragrafen 10.2 en 10.3 van bijlage I en neemt, als een onregelmatigheid wordt vastgesteld, onverwijld corrigerende maatregelen overeenkomstig paragraaf 10.3.5.

6. RAPPORTAGE

Ter fine van aanvragen overeenkomstig de artikelen 3 sexies en 3 septies van Richtlijn 2003/87/EG is rapportage van tonkilometergegevens alleen vereist met betrekking tot de in de aanvraag gespecificeerde monitoringjaren.

Vliegtuigexploitanten gebruiken het in hoofdstuk 7 gespecificeerde format voor de rapportage van hun tonkilometergegevens. De bevoegde autoriteit kan van de vliegtuigexploitant verlangen dat hij voor de indiening van het verslag over de tonkilometergegevens gebruikmaakt van een elektronisch standaardformulier. De Commissie kan een elektronisch standaardformulier bekendmaken of een bestandsformat specificeren. In dat geval dient de bevoegde autoriteit te accepteren dat de vliegtuigexploitant dat formulier gebruikt of die specificatie toepast, tenzij op het formulier van de bevoegde autoriteit ten minste dezelfde gegevens moeten worden ingevuld.

De tonkilometergegevens worden gerapporteerd als afgeronde waarden in [t km]. Van alle gegevens voor een vlucht worden bij de berekeningen alle significante cijfers meegenomen.

7. INHOUD VAN HET VERSLAG OVER DE TONKILOMETERGEGEVENS

Elke vliegtuigexploitant neemt in zijn verslag over de tonkilometergegevens de volgende informatie op:

1. de identificatiegegevens van de vliegtuigexploitant als vermeld in bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG, de roepnaam of andere eenduidige aanduiding die voor de luchtverkeersleiding worden gebruikt, en relevante contactgegevens;
2. naam en adres van de verificateur van het verslag;
3. het verslagjaar;
4. een verwijzing naar het betreffende goedgekeurde monitoringplan, met vermelding van het relevante versienummer;
5. relevante veranderingen in de activiteiten en afwijkingen van het goedgekeurde monitoringplan tijdens de verslagperiode;
6. de registratienummers van de vliegtuigen en de typen vliegtuigen die in de periode waarop het verslag betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de onder bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG vallende luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitant;
7. de gekozen berekeningsmethode voor de massa van de passagiers en de geregistreerde bagage, alsook voor de massa van vracht en post;
8. het totale aantal passagierkilometers en tonkilometers voor alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende het jaar waarop het verslag betrekking heeft en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten;
9. voor elke luchtvaartterreincombinatie: de ICAO-aanduiding van de twee luchtvaartterreinen, de afstand (= orthodromische afstand + 95 km) in km, het totale aantal vluchten tijdens de verslagperiode, de totale massa van de passagiers en de geregistreerde bagage (ton) tijdens de verslagperiode, het totale aantal passagiers tijdens de verslagperiode, het totale aantal passagierkilometers, de totale massa van vracht en post (ton) tijdens de verslagperiode en het totale aantal tonkilometers (t km).

8. VERIFICATIE

Naast de verificatievoorschriften van paragraaf 10.4 van bijlage I houdt de verificateur ook rekening met:

- de volledigheid van de vlucht- en tonkilometergegevens in vergelijking met de luchtverkeersgegevens die bijvoorbeeld door Eurocontrol worden verzameld, teneinde te verifiëren dat in het verslag van de exploitant alleen in aanmerking komende vluchten zijn meegeteld;
- de consistentie tussen de gerapporteerde gegevens en de documentatie over massa en zwaartepunt.

Voor tonkilometergegevens bedraagt het materialiteitsniveau 5 %.”.
