

Bijlage I

Richtlijnen voor het bewaken en rapporteren van de CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten

HOOFDSTUK 1. — Inleiding

Dit document bevat algemene richtlijnen voor de monitoring van en rapportage over CO₂-emissies en tonkilometergegevens, ten gevolge van luchtvaartactiviteiten van de lijst zoals vermeld in bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2009 tot wijziging van het besluit van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen (hierna 'VER-besluit' genoemd).

HOOFDSTUK 2. — Definities

Voor de toepassing van dit document gelden de definities van het REG-decreet en het VER-besluit.

Daarnaast zijn de volgende basisdefinities van toepassing :

- a) activiteiten : de activiteiten genoemd in bijlage III van het VER-besluit;
- b) emissiebron : een afzonderlijk aanwijsbaar deel of punt van een individueel vliegtuig waaruit de relevante broeikasgassen vrijkomen;
- c) bronstroom : een specifiek brandstoftype waarvan het verbruik aanleiding geeft tot emissies van relevante broeikasgassen uit een of meer emissiebronnen;
- d) monitoringmethodiek : het geheel van methoden dat door een vliegtuigexploitant wordt gebruikt om de CO₂-emissies en tonkilometergegevens van een gegeven luchtvaartactiviteit te bepalen;
- e) monitoringplan : een gedetailleerde, volledige en transparante documentatie over de monitoringmethodiek van een vliegtuigexploitant, met inbegrip van documentatie over de activiteiten betreffende verzameling en verwerking van gegevens, en het systeem om de juistheid daarvan te controleren;
- f) niveau : een specifiek element van een methodiek ter bepaling van activiteitsgegevens, emissiefactoren, jaarlijkse emissie alsook de lading;
- g) jaarlijks : betreffende een tijdvak dat een kalenderjaar van 1 januari tot en met 31 december bestrijkt;
- j) handelsperiode : het jaar 2012 of de periode van 2013 tot en met 2020.

Met betrekking tot emissies en brandstoffen gelden de volgende definities :

- a) verbrandingsemissies : de uitstoot van broeikasgassen die plaatsvindt bij de exotherme reactie van een brandstof met zuurstof;
- b) inherent CO₂ : CO₂ dat deel uitmaakt van een brandstof;
- c) conservatief : gebaseerd op een nader omschreven reeks aannames die garanderen dat de jaarlijkse CO₂-emissies niet worden onderschat of de tonkilometergegevens niet worden overschat;
- d) partij : een op een representatieve wijze bemonsterde en gekarakteriseerde hoeveelheid brandstof die hetzij in een keer, hetzij continu gedurende een bepaald tijdsverloop wordt overgebracht;
- e) commercieel verhandelbare brandstoffen : brandstoffen met een gespecificeerde samenstelling die regelmatig en vrij worden verhandeld, voor zover de partijen in kwestie tussen economisch autonome entiteiten werd verhandeld, met inbegrip van alle commercieel verkrijgbare standaardbrandstoffen;
- f) commercieel verhandelbare standaardbrandstof : de internationaal gestandaardiseerde commercieel verhandelbare brandstoffen waarvan het 95 %-betrouwbaarheidsinterval van de gespecificeerde calorische waarde ten hoogste $\pm 1\%$ bedraagt, met name vliegtuigkerosine (JET A1 of JET A), vliegtuigbenzine van het type JET B en vliegtuigbenzine van het type AvGas.

Met betrekking tot metingen gelden de volgende definities :

- a) nauwkeurigheid : de mate van overeenstemming tussen het resultaat van een meting en de echte waarde van een bepaalde grootte (of een referentiewaarde die met behulp van internationaal aanvaarde en traceerbare kalibratiematerialen en standaardmethoden empirisch is bepaald), rekening houdend met zowel toevulsfactoren als systematische factoren;
- b) onzekerheid : een parameter, gerelateerd aan het resultaat van een bepaling van een grootte, die de spreiding karakteriseert van de waarden die redelijkerwijs kunnen worden toegekend aan die bepaalde grootte, met inbegrip van de effecten van zowel systematische als toevulsfactoren die wordt uitgedrukt als een percentage en die het betrouwbaarheidsinterval rond de gemiddelde waarde beschrijft die 95 % van de geschatte waarden omvat, rekening houdend met de eventuele asymmetrie van de verdeling van die waarden;
- c) rekenkundig gemiddelde : de som van alle waarden van een bepaalde reeks, gedeeld door het aantal elementen van de reeks;
- d) meting : een reeks handelingen die ten doel heeft de waarde van een grootte te bepalen;
- e) meetinstrument : een apparaat bestemd voor het verrichten van metingen, hetzij alleen, hetzij in combinatie met een of meer andere apparaten;
- f) meetstelsel : een volledige reeks bij elkaar behorende meetinstrumenten en andere apparatuur, bijvoorbeeld bemonstering- en gegevensverwerkingapparatuur, gebruikt voor de bepaling van variabelen zoals de activiteitsgegevens, de emissiefactor of de biomassafractie van CO₂-emissies;

g) kalibratie : de reeks handelingen waarbij onder gespecificeerde voorwaarden het verband wordt vastgesteld tussen de waarden die worden aangegeven door een meetinstrument of meetsysteem, of de waarden belichaamd in een materiële maatstaf of een referentiemateriaal, en de overeenkomstige waarden welke een grootheid aanneemt in een referentiestandaard.

Met betrekking tot de op berekeningen gebaseerde methodieken (rekenmethoden) voor CO₂-emissies gelden de volgende definities :

a) Onredelijk hoge kosten : kosten van een maatregel die niet in verhouding staan tot de totale baten ervan. Er wordt onderscheid gemaakt tussen :

- maatregelen die onmiddellijk de nauwkeurigheid van de CO₂-emissieberekening verbeteren : Er is sprake van onredelijk hoge kosten, indien de kost van de maatregel hoger is dan de verbetering van de nauwkeurigheid van de CO₂-emissieberekening (in %) vermenigvuldigd met de jaarlijkse CO₂-emissies van de vliegtuigexploitant, vermenigvuldigd met de afschrijvingstermijn van de maatregel en vermenigvuldigd met de prijs van een emissierecht;

- maatregelen die de kwaliteit van de CO₂-emissierapportering verhogen maar geen directe impact hebben op de nauwkeurigheid van de CO₂-emissieberekening : Er is sprake van onredelijk hoge kosten, indien de kost van de maatregel hoger is dan 1 % vermenigvuldigd met de jaarlijkse CO₂-emissies van de vliegtuigexploitant, vermenigvuldigd met de afschrijvingstermijn van de maatregel en vermenigvuldigd met de prijs van een emissierecht.

Waarbij :

- een verbetering in de nauwkeurigheid = de behaalde nauwkeurigheid van de jaarlijkse CO₂-emissies na het doorvoeren van de maatregel verminderd met de behaalde nauwkeurigheid van de jaarlijkse CO₂-emissies zonder de maatregel;

- de jaarlijkse CO₂-emissies van de vliegtuigexploitant = de gemiddelde geverifieerde CO₂-emissies van de vliegtuigexploitant in de geverifieerde CO₂-emissiejaarrapporten van de laatste drie jaar. Indien er slechts van één of twee ja(a)r(en) geverifieerde CO₂-emissiegegevens beschikbaar zijn, wordt de berekening gemaakt op basis van de beschikbare geverifieerde CO₂-emissies. Voor vliegtuigexploitanten waar dergelijke historische gegevens ontbreken, worden de CO₂-emissies benaderd door een schatting op basis van de best beschikbare data of op basis van instrumenten geïmplementeerd door Eurocontrol;

- de afschrijvingstermijn = vijf kalenderjaren;

- de prijs van een emissierecht = de actuele marktprijs van een emissierecht dat aan een vliegtuigexploitant is toegewezen. Hiertoe zal op de website van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid de gemiddelde marktprijs per kwartaal gepubliceerd worden. Dit gemiddelde geldt dan als de marktprijs voor monitoringplannen CO₂-emissies en wijzigingen CO₂-emissies die tijdens het volgende kwartaal worden ingediend bij de bevoegde autoriteit.

b) technisch haalbaar : de technische middelen die nodig zijn om aan de eisen van het voorgestelde systeem te voldoen kunnen door de vliegtuigexploitant binnen de voorgeschreven termijn worden aangeschaft;

c) de minimis-bronstromen : een groep door de vliegtuigexploitant geselecteerde kleine bronstromen die gezamenlijk 1 kton of minder fossiel CO₂ per jaar uitstoten of die minder dan 2 % van de totale jaarlijkse CO₂-emissies van fossiel CO₂ van die vliegtuigexploitant vertegenwoordigen, waarbij het criterium dat de hoogste absolute emissiewaarde oplevert bepalend is;

d) kleine bronstromen : de door de vliegtuigexploitant geselecteerde bronstromen die gezamenlijk 5 kton of minder fossiel CO₂ per jaar uitstoten of die minder dan 10 % van de totale jaarlijkse emissies van fossiel CO₂ van de vliegtuigexploitant vertegenwoordigen, waarbij het criterium dat de hoogste absolute emissiewaarde oplevert bepalend is;

e) grote bronstromen : de groep bronstromen die niet behoren tot de groep kleine bronstromen;

f) biomassa : niet-gefossiliseerde, biologisch afbreekbaar materiaal afkomstig van planten, dieren en micro-organismen, met inbegrip van producten, bijproducten, residuen en afval van de landbouw, de bosbouw en aanverwante bedrijfstakken alsook de niet-gefossiliseerde en biologisch afbreekbare organische fracties van industrieel en huishoudelijk afval, met inbegrip van gassen en vloeistoffen die bij de ontbinding van niet-gefossiliseerde, biologisch afbreekbaar materiaal worden gewonnen;

g) zuiver, bij toepassing op stoffen : het feit dat een brandstof voor ten minste 97 % (op massabasis) uit de genoemde stof of het genoemde element bestaat -overeenstemmend met de handelsindeling « purum ». In het geval van biomassa gaat het om de fractie biomassakoolstof ten opzichte van de totale hoeveelheid koolstof in de brandstof.

Met betrekking tot de controle en de verificatie gelden de volgende definities :

a) controlerisico : de kans op beduidende onjuiste opgaven van een parameter in het CO₂-emissiejaarrapport of in het rapport tonkilometergegevens, die door het controlesysteem niet tijdig worden voorkomen of gedetecteerd en gecorrigeerd;

b) detectierisico : het risico dat het verificatiebureau een beduidende onjuiste opgave of een beduidende non-conformiteit niet detecteert;

c) intrinsiek risico : de kans op beduidende onjuiste opgaven van een parameter in het CO₂-emissiejaarrapport of in het rapport tonkilometergegevens, dat eigen is aan de gebruikte monitoringmethodiek;

d) verificatierisico : het risico dat het verificatiebureau een onjuist verificatieadvies uitbrengt. Het verificatierisico hangt af van het intrinsiek risico, het controlerisico en het detectierisico;

e) redelijke mate van zekerheid : een hoge maar niet absolute mate van zekerheid, vervat in een formeel verificatieadvies, ten aanzien van de vraag of het geverifieerde CO₂-emissiejaarrapport of het geverifieerde rapport tonkilometergegevens vrij is van beduidende onjuiste opgaven en de vraag of de vliegtuigexploitant vrij is van beduidende non-conformiteiten;

f) materialiteitsniveau : de kwantitatieve drempel- of grenswaarde die wordt gehanteerd bij de totstandkoming van het passende verificatieadvies betreffende de in het CO₂-emissiejaarrapport gerapporteerde emissiegegevens of betreffende de in het rapport tonkilometergegevens gerapporteerde tonkilometergegevens;

g) materialiteit : de totale hoeveelheid van de gerapporteerde CO₂-emissiegegevens of de gerapporteerde tonkilometergegevens, in het ter verificatie voorgelegde CO₂-emissiejaarrapport of het ter verificatie voorgelegde rapport tonkilometergegevens, dat afwijkend is van de CO₂-emissiegegevens zoals opgenomen in het als bevestigend geverifieerde CO₂-emissiejaarrapport of dat afwijkend is van de tonkilometergegevens zoals opgenomen in het als bevestigend geverifieerde rapport tonkilometergegevens. Deze afwijking is te wijten aan non-conformiteiten zoals fouten, omissies, te grote onzekerheid of verkeerde voorstelling van de bedoelde hoeveelheid.

h) mate van zekerheid : de mate waarin het verificatiebureau er in de conclusies van zijn verificatie zeker van is dat de informatie die in het CO₂-emissiejaarrapport of in het rapport tonkilometergegevens voor een vliegtuigexploitant is verstrekt, geen, respectievelijk wel, beduidende onjuiste opgaven bevat;

i) non-conformiteit : elke handeling of nalatigheid, bedoeld of onbedoeld, van de geverifieerde vliegtuigexploitant die in strijd is met de voorschriften van het monitoringplan CO₂-emissies of monitoringplan tonkilometergegevens dat overeenkomstig artikel 20ter, §§ 1, 2, 6 of 7 van het REG-decreet door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd;

j) beduidende non-conformiteit : een non-conformiteit ten aanzien van de voorschriften van het monitoringplan CO₂-emissies of monitoringplan tonkilometergegevens dat overeenkomstig artikel 20^{ter}, §§ 1, 2, 6 of 7 van het REG-decreet door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd, die zodanig is dat zij kan leiden tot een verschillende behandeling van de vliegtuigexploitant door de bevoegde autoriteit;

k) beduidende onjuiste opgave : een onjuiste opgave (omissie, verkeerde voorstelling of fout, met uitzondering van de toelaatbare onzekerheid) in het CO₂- emissiejaarrapport of in het rapport tonkilometergegevens die, volgens de professionele opinie van het verificatiebureau, van invloed kan zijn op de manier waarop het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit wordt behandeld, bijvoorbeeld indien door de onjuiste opgave het materialiteitsniveau wordt overschreden;

l) accreditatie, in de context van verificatie : de afgifte van een verklaring door een accreditatie instantie, gebaseerd op haar besluit in navolging van een grondige beoordeling van het verificatiebureau, dat de officiële bevestiging vormt van diens onafhankelijkheid en bevoegdheid om de verificatie uit te voeren conform de gespecificeerde eisen;

m) verificatie : de activiteiten die een verificateur ontplooit met het oog op het uitbrengen van een verificatieadvies, zoals beschreven in artikel 20^{ter}, § 7 van het REG-decreet en artikel 32/2 van het VER-besluit.

Met betrekking tot de CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten gelden de volgende definities :

a) luchtvaartterrein van vertrek : het luchtvaartterrein waar een vlucht die een in bijlage III van het VER-besluit genoemde luchtvaartactiviteit vormt, begint;

b) luchtvaartterrein van aankomst : het luchtvaartterrein waar een vlucht die een in bijlage III van het VER-besluit 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 de internationale of nationale uitvoeringsbepalingen van de « Standards and Recommended Practices » (« SARP's ») die zijn opgenomen in bijlage 6 van het Verdrag van Chicago (1), onder meer zoals gespecificeerd in bijlage III, subdeel J van 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.

HOOFDSTUK 3. — *Beginselen van monitoring en rapportage*

Om een betrouwbare en verifieerbare monitoring van en rapportage over CO₂-emissies en tonkilometergegevens te waarborgen, moeten de monitoring en de rapportage op de volgende beginselen zijn gebaseerd.

Volledigheid. De monitoring en rapportage met betrekking tot een vliegtuigexploitant moeten alle verbrandings-emissies omvatten uit alle emissiebronnen en bronstromen en tonkilometergegevens omvatten die samenhangen met de in bijlage III van het VER-besluit genoemde activiteiten en van alle CO₂-emissies en tonkilometergegevens die met betrekking tot die activiteiten zijn gespecificeerd, waarbij dubbeltelling moet worden vermeden.

Consistentie. Gemonitorde en gerapporteerde CO₂-emissies en tonkilometergegevens moeten over een zeker tijdsverloop vergelijkbaar zijn, waarbij gebruik wordt gemaakt van dezelfde monitoringmethodieken en gegevensbestanden. Monitoringmethodieken kunnen in overeenstemming met de bepalingen van deze richtlijnen worden gewijzigd, indien daarmee de nauwkeurigheid van de verstrekte gegevens wordt verbeterd. Wijzigingen in monitoringmethodieken zijn onderworpen aan de goedkeuring van de bevoegde autoriteit en moeten volledig zijn gedocumenteerd in overeenstemming met deze richtlijnen.

Transparantie. Monitoringgegevens, met inbegrip van aannamen, verwijzingen, activiteitsgegevens en emissiefactoren, moeten worden verzameld en zodanig geregistreerd, samengevoegd, geanalyseerd en gedocumenteerd dat het verificatiebureau en de bevoegde autoriteit de bepaling van de CO₂-emissies en tonkilometergegevens kunnen reproduceren.

Juistheid. Er moet worden op toegezien dat bij de CO₂-emissiebepalingen de reële CO₂-emissies en bij de bepaling van tonkilometergegevens de reële tonkilometergegevens niet systematisch worden onder- dan wel overschat. Bronnen van onzekerheid moeten worden opgespoord en zoveel mogelijk beperkt. Er moeten gepaste inspanningen worden gedaan om ervoor te zorgen dat berekeningen van CO₂-emissies en tonkilometergegevens met de maximaal haalbare nauwkeurigheid worden uitgevoerd. De vliegtuigexploitant moet ervoor zorgen dat de integriteit van de gerapporteerde CO₂-emissies en de gerapporteerde tonkilometergegevens met redelijke mate van zekerheid kan worden vastgesteld. CO₂-emissies en tonkilometergegevens moeten worden bepaald met behulp van de passende monitoringmethodieken die in deze richtlijnen worden beschreven. Alle meet- of andere beproevingsapparatuur die voor de rapportering 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 CO₂-emissies en de gerapporteerde tonkilometergegevens 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 CO₂-emissies en tonkilometergegevens van een vliegtuigexploitant.

Kosteneffectiviteit. Bij het lezen van een monitoringmethodiek moeten de verbeteringen welke een grotere nauwkeurigheid opleveren, tegen de extra kosten worden afgewogen. De monitoring van en de rapportage over CO₂-emissies en tonkilometergegevens moeten daarom zijn gericht op het behalen van de grootst mogelijke nauwkeurigheid, tenzij dit technisch niet haalbaar is of tot onredelijk hoge kosten zou leiden. Voor wat betreft de monitoring van en de rapportage over tonkilometergegevens zal de bevoegde autoriteit bepalen wat onredelijk hoge kosten zijn. De monitoringmethodiek moet de aanwijzingen aan de vliegtuigexploitant op een logische en eenvoudige manier beschrijven, waarbij wordt voorkomen dat werkzaamheden dubbel worden uitgevoerd en waarbij rekening wordt gehouden met bestaande systemen die al door de vliegtuigexploitant worden gebruikt.

Betrouwbaarheid. Gebruikers moeten erop kunnen vertrouwen dat een geverifieerd CO₂-emissiejaarrapport of een geverifieerd rapport tonkilometergegevens precies weergeeft wat het moet, of naar redelijke verwachting kan, weergeven.

Prestatieverbetering op het gebied van monitoring van CO₂-emissies en tonkilometergegevens. Het verificatieproces van CO₂-emissiejaarrapporten of rapporten tonkilometergegevens moet een effectief en betrouwbaar hulpmiddel zijn ter ondersteuning van de procedures voor kwaliteitsborging en kwaliteitscontrole, doordat informatie wordt gegeven op grond waarvan een vliegtuigexploitant maatregelen kan nemen om zijn prestaties op het gebied van monitoring van en rapportage over CO₂-emissies en tonkilometergegevens te verbeteren.

HOOFDSTUK 4. — *Indeling in niveaus*

De activiteitsspecifieke richtlijnen die in paragraaf 5.2.3.2. en paragraaf 5.3.1.3.2. worden besproken, bevatten specifieke methoden om de volgende variabelen te bepalen: activiteitsgegevens ('brandstofstroom') en lading. Deze methodieken zijn in niveaus ingedeeld. Met de oplopende nummering van niveaus wordt een oplopende mate van nauwkeurigheid aangegeven, waarbij het niveau met het hoogste nummer de voorkeur heeft.

Wanneer het hoogste niveau of het overeengekomen aan een variabele gekoppelde niveau tijdelijk om technische redenen niet haalbaar is, mag een vliegtuigexploitant het hoogste haalbare niveau toepassen totdat de omstandigheden voor de toepassing van het vroegere niveau zijn hersteld. De vliegtuigexploitant moet zonder onnodige vertraging aan de bevoegde autoriteit aantonen waarom een niveauwijziging noodzakelijk is en gedetailleerde informatie over de voorlopig toegepaste monitoringmethodiek verstrekken. De vliegtuigexploitant moet alle noodzakelijke maatregelen nemen om een vlot herstel van het oorspronkelijke niveau van monitoring en rapportage mogelijk te maken.

De keuze van niveaus moet zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De voorstelling van een wijziging van het goedgekeurde niveau gebeurt door middel van een melding substantiële wijziging CO₂-emissies of een melding substantiële wijziging tonkilometergegevens. De regels en procedures voor wijzigingen CO₂-emissies en wijzigingen tonkilometergegevens zijn vastgelegd in de artikelen 27/11 en 27/12 van het VER-besluit.

Voor de bepaling van de brandstofstroom dient de vliegtuigexploitant volgende niveaus toe te passen:

- voor alle grote bronstromen: het toepasselijke niveau in functie van de totale emissies, zoals beschreven onder paragraaf 5.2.3.1.;

- voor alle kleine bronstromen ten minste niveau 1 zoals beschreven onder paragraaf 5.2.3.1.;

Voor de de minimis-bronstromen mag de vliegtuigexploitant monitoring- en rapportagemethoden toepassen die gebaseerd zijn op eigen, niet met enig niveau geassocieerde schattingsmethoden.

De toe te passen niveau's dienen in het monitoringplan vastgelegd te worden en blijven gedurende het volledige rapporteringjaar gehandhaafd, ook wanneer de vliegtuigexploitant tijdens het rapporteringjaar de drempel van 50 kton overschrijdt of overgaat naar jaarlijkse emissies lager dan 50 kton. Een verandering van niveau wordt in dit geval pas in het monitoringplan van het volgende rapporteringjaar opgenomen.

Lading

Zie paragraaf 5.3.1.3.2.

HOOFDSTUK 5. — *Monitoring van CO₂-emissies en tonkilometergegevens*

5.1. Grenzen en volledigheid

Deze richtlijnen moeten worden toegepast voor de monitoring van en rapportage over de CO₂-emissies van luchtvaartactiviteiten zoals vermeld in bijlage III van het VER-besluit.

De verplichting tot monitoring en rapportage geldt voor alle onder bijlage III van het VER-besluit vallende vluchten die in de loop van het rapporteringjaar door een vliegtuigexploitant worden uitgevoerd. Om de voor een vlucht verantwoordelijke vliegtuigexploitant, als omschreven in artikel 1, 38° van het REG-decreet, eenduidig te identificeren, wordt gebruik gemaakt van de roepnaam die voor de luchtverkeersleiding (Air Traffic Control (ATC)) wordt gebruikt. De roepnaam is de ICAO(2)-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 tot genoegen van de bevoegde autoriteit aantoonbaar is dat de vliegtuigexploitant was.

5.2. Monitoring van CO₂-emissies

5.2.1. Bepaling van CO₂-emissies

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

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

De emissiefactor wordt rechtstreeks uitgedrukt in ton CO₂/ton brandstof. Er wordt geen calorische onderwaarde of oxidatiefactor aangegeven.

5.2.2. Keuze van de methodiek

De vliegtuigexploitant omschrijft in het monitoringplan CO₂-emissies 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 CO₂-emissies bij de bevoegde autoriteit nog niet in dat plan zijn opgenomen, neemt de vliegtuigexploitant in het monitoringplan CO₂-emissies 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 CO₂-emissies voor ieder vliegtuigtype:

- welke berekeningsformule (methode A of methode B) wordt toegepast;
- 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;
- welke methode in voorkomend geval wordt toegepast ter bepaling van de dichtheid. Wanneer gebruik wordt gemaakt van dichtheid-temperatuurcorrelatietabellen, specificeert de vliegtuigexploitant de bron van deze gegevens;
- de wijze waarop de gegevens in het centrale opslagsysteem worden ingebracht bijvoorbeeld manuele ingaven van de documenten, elektronische gegevens die continu gelezen worden bijvoorbeeld door het inpluggen van de laptops van de piloten, of rechtstreeks doorsturen van gegevens langs satellieten (ACARS). Indien voor dezelfde types van luchtvaartuigen verschillende manieren bestaan voor het doorsturen van gegevens, wordt hiervan melding gemaakt.

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

5.2.3. Brandstofverbruik

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

De hoeveelheid verbruikte brandstof wordt voor elke vlucht en voor elke brandstof afzonderlijk gemonitord; bedoelde hoeveelheid omvat tevens de brandstof die wordt gebruikt door het hulpaggregaat, overeenkomstig de onderstaande berekeningsformules.

De hoeveelheid getankte brandstof kan worden bepaald op basis van metingen van de brandstofleverancier, zoals gedocumenteerd in brandstofnota'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 doorgegeven of 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 doorgegeven of doorgeseind van het vliegtuig naar de vliegtuigexploitant.

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

5.2.3.1. 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 « *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* ».

5.2.3.2. Kwantificeringseisen

Niveau 1

Het brandstofverbruik tijdens het rapporteringjaar wordt bepaald met een maximale onzekerheid van minder dan $\pm 5,0$ %.

Niveau 2

Het brandstofverbruik tijdens het rapporteringjaar wordt bepaald met een maximale onzekerheid van minder dan $\pm 2,5$ %.

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

5.2.3.3. 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 dewelke 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 standaarddichtheid/temperatuur-correlatietabellen. Alleen in gevallen waarin tot genoegen van de bevoegde autoriteit is aangetoond dat de reële waarden niet beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde van 0,8 kg/liter toegepast.

5.2.4. Emissiefactoren

Voor de onderscheiden vliegtuigbrandstoffen worden de volgende in t CO₂/t brandstof uitgedrukte referentiefactoren gebruikt.

Tabel 1

Emissiefactoren voor vliegtuigbrandstoffen

Brandstof	Emissiefactor ton CO ₂ / ton 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.

Biomassa wordt beschouwd als CO₂-neutraal. Op biomassa moet een emissiefactor 0 [t CO₂/TJ] of t of Nm³] worden toegepast.

Indien de exploitant van mening is een andere emissiefactor te moeten gebruiken voor zijn brandstoffen dan de standaardwaarden opgenomen in tabel 1 dient hij dit aan de bevoegde autoriteit te melden door middel van een voorstel voor monitoringplan CO₂-emissies of een meldingsformulier substantiële wijziging CO₂-emissies. Tijdens de verificatie zal nagegaan worden of de wijziging volgens de Europese richtlijnen ter zake gebeurt.

5.3. Bepaling van tonkilometergegevens

5.3.1. Methodieken voor de berekening van tonkilometergegevens

5.3.1.1. Berekeningsformule

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

Aantal tonkilometer (t km) = afstand (km) * lading (t)

5.3.1.2. Afstand

De afstand wordt met behulp van de volgende formule berekend :

Afstand (km) = orthodromische afstand (km) + 95 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 215 van het Verdrag van Chicago in de « *Aeronautical Information Publications* » (hierna AIP) worden gepubliceerd dan wel 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.

5.3.1.3. Lading

De lading wordt berekend met de volgende formule :

Lading (t) = massa van vracht en post (t) + massa van de passagiers en de geregistreerde bagage (t)

5.3.1.3.1. Massa van vracht en post

Voor de berekening van de lading wordt gebruik gemaakt 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.

5.3.1.3.2. 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 gebruik gemaakt van een standaardwaarde van 100 kg voor elke passagier en zijn geregistreerde bagage.

Niveau 2

Er wordt gebruik gemaakt van de massa van de passagiers en de geregistreerde bagage zoals verzameld in de documentatie over massa en zwaartepunt voor elke vlucht.

HOOFDSTUK 6. — Beoordeling van de onzekerheid

6.1. Algemeen

De vliegtuigexploitant dient inzicht te hebben in de belangrijkste bronnen van onzekerheid bij de berekening van de CO₂-emissies en tonkilometergegevens.

De onzekerheid die voor het meetstelsel binnen het niveausysteem is bepaald, omvat de gespecificeerde onzekerheid van de gebruikte meetinstrumenten, de met de kalibratie samenhangende onzekerheid en elke extra onzekerheid door de wijze waarop de meetinstrumenten in de praktijk worden gebruikt. De gegeven drempelwaarden voor de respectieve niveaus betreffende onzekerheid over de waarde gedurende een rapporteringjaar.

De vliegtuigexploitant baseert zijn berekening op de specificaties die door de leverancier van de meetinstrumenten zijn verstrekt. Indien dergelijke specificaties ontbreken, zorgt de vliegtuigexploitant ervoor dat de onzekerheid van het meetinstrument wordt vastgesteld. In beide gevallen past hij op de specificaties de noodzakelijke correcties toe in samenhang met de effecten van de reële gebruiksomstandigheden, zoals veroudering, fysieke omstandigheden, kalibratie en onderhoud. Deze correcties mogen worden gebaseerd op een conservatieve inschatting door deskundigen.

Buiten de onzekerheden te wijten aan meetinstrumenten zijn er ook onzekerheden ten gevolge van het ontbreken van data, de juistheid van de ingevulde gegevens zoals het aantal passagiers en bij het gebruiken van de standaardwaarde van 100 kg voor passagiers : de mogelijke afwijking, het ontbreken van dichtheidsgegevens, het

correct aangeven van uitgesloten vluchten, enzovoort. De vliegtuigexploitant zal een inschatting moeten maken van de mogelijke onzekerheid. Het is de taak van de vliegtuigexploitant deze onzekerheid door middel van controles en metingen systematisch te verbeteren zonder tot onredelijk hoge kosten te moeten overgaan.

Indien meetinstrumenten worden gebruikt, houdt de vliegtuigexploitant rekening met het cumulatieve effect van alle componenten van het meetstelsel op de onzekerheid van de jaarlijkse activiteitsgegevens door toepassing van de wet van de voortplanting van fouten (« *error propagation law* ») (3), die twee handige regels oplevert voor het combineren van ongecorreleerde onzekerheden bij optelling en vermenigvuldiging, of een conservatieve benadering daarvan in het geval van onderling afhankelijke onzekerheden :

a) Voor de onzekerheid van een som (bijvoorbeeld van de afzonderlijke bijdragen aan een jaarwaarde) :

Voor ongecorreleerde onzekerheden :

$$U_{\text{totaal}} = \frac{\sqrt{(U_1 \cdot X_1)^2 + (U_2 \cdot X_2)^2 + \dots + (U_n \cdot X_n)^2}}{|X_1 + X_2 + \dots + X_n|}$$

Voor onderling afhankelijke onzekerheden :

$$U_{\text{totaal}} = \frac{(U_1 \cdot X_1) + (U_2 \cdot X_2) + \dots + (U_n \cdot X_n)}{|X_1 + X_2 + \dots + X_n|}$$

Waarin :

U_{totaal} is de onzekerheid van de som, uitgedrukt als percentage;

X_i en U_i zijn, respectievelijk, de onzekere grootheden en de daaraan verbonden relatieve (procentuele) onzekerheden.

b) voor de onzekerheid van een product (bijvoorbeeld van de diverse parameters die worden gebruikt om de aflezingen van een meetapparaat om te zetten in massadebietwaarden) :

Voor ongecorreleerde onzekerheden :

$$U_{\text{totaal}} = \sqrt{U_1^2 + U_2^2 + \dots + U_n^2}$$

Voor onderling afhankelijke onzekerheden :

$$U_{\text{totaal}} = U_1 + U_2 + \dots + U_n$$

Waarin :

U_{totaal} is de onzekerheid van het product, uitgedrukt in percentage;

U_i zijn de relatieve (procentuele) onzekerheden die aan de diverse grootheden zijn verbonden.

De vliegtuigexploitant moet door middel van kwaliteitsborging en kwaliteitscontrole de resterende onzekerheden van de gegevens in zijn CO₂-emissiejaarrapport of rapport tonkilometergegevens beheersen en verminderen. In het verificatieproces moet het verificatiebureau controleren of de goedgekeurde monitoringmethodiek correct wordt toegepast en moet hij beoordelen of de resterende onzekerheden worden beheerst en verminderd door middel van de procedures voor kwaliteitsborging en -beheersing van de exploitant.

6.2. Met betrekking tot CO₂-emissies

De vliegtuigexploitant dient inzicht te hebben in de belangrijkste bronnen van onzekerheid bij de berekening van CO₂-emissies. Van vliegtuigexploitanten wordt niet verlangd dat zij een gedetailleerde beoordeling van de onzekerheid overeenkomstig paragraaf 6.1. uitvoeren, mits zij de bronnen van onzekerheid en de daarmee samenhangende onzekerheidsniveaus in kaart brengen. Van die informatie wordt gebruik gemaakt bij de keuze van de monitoringmethodiek overeenkomstig paragraaf 5.2.3.

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, behoeft het daarmee samenhangende onzekerheidsniveau niet nader te worden gestaafd. Deze gegevens zijn echter in volume-eenheden weergegeven en dit impliceert dat de omrekening nog moet gebeuren naar gewicht (in ton). Om die reden moet een dichtheid worden aangegeven en dit gaat gepaard met een bepaalde onzekerheid.

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 brandstofsysteemen aan boord van het vliegtuig bekend maken, 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 het rapporteringjaar. Het is niet nodig rekening te houden met het cumulatieve effect van alle componenten van het meetsysteem op de onzekerheid van de jaarlijkse activiteitengegevens.

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 14.3.5.

6.3. Met betrekking tot tonkilometergegevens

De vliegtuigexploitant dient inzicht te hebben in de belangrijkste bronnen van onzekerheid bij de berekening van tonkilometergegevens. Een gedetailleerde onzekerheidsanalyse zoals beschreven in paragraaf 6.1. 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 14.2 en 14.3 en neemt, als een onregelmatigheid wordt vastgesteld, onverwijld corrigerende maatregelen overeenkomstig paragraaf 14.3.5.

HOOFDSTUK 7. — Vereenvoudigde procedure voor kleine uitstoters (enkel met betrekking tot CO₂-emissies)

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

Vliegtuigexploitanten die kleine uitstoters 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.

Indien een vliegtuigexploitant bij de start van een rapporteringjaar de goedkeuring van de bevoegde autoriteit krijgt om de vereenvoudigde procedure voor kleine uitstoters te gebruiken, mag hij deze vereenvoudigde procedure het volledige rapporteringjaar gebruiken.

Vliegtuigexploitanten die gebruik maken van de vereenvoudigde procedure en de drempelwaarde voor kleine uitstoters in enig rapporteringjaar overschrijden, brengen dit feit onmiddellijk ter kennis van de bevoegde autoriteit door middel van het meldingsformulier substantiële wijziging CO₂-emissies. Tenzij de vliegtuigexploitant tot genoegen van de bevoegde autoriteit aantoonde dat de drempelwaarde in het volgende rapporteringjaar en daarna niet weer zal worden overschreden, dient de vliegtuigexploitant zijn monitoringplan CO₂-emissies voor het volgende rapporteringjaar aan te passen ten einde aan de monitoringvoorschriften van de hoofdstukken 5.2. en 6.3. te voldoen.

HOOFDSTUK 8. — Werkwijze met betrekking tot ontbrekende gegevens (enkel met betrekking tot CO₂-emissies)

De vliegtuigexploitant neemt alle nodige maatregelen om hiaten in de gegevens te voorkomen door de toepassing van passende controleactiviteiten als omschreven in de paragrafen 14.2. en 14.3. bij deze richtlijnen.

Indien een bevoegde autoriteit, vliegtuigexploitant of het verificatiebureau vaststelt dat een onder bijlage III van het VER-besluit vallende vlucht een gedeelte van de ter bepaling van de CO₂-emissies noodzakelijke gegevens ontbreekt als gevolg van omstandigheden waarop de vliegtuigexploitant geen vat heeft en deze gegevens niet via een andere, in het monitoringplan CO₂-emissies omschreven methode kunnen worden verkregen, mogen de CO₂-emissies voor die vlucht door de vliegtuigexploitant worden geraamd met behulp van de in hoofdstuk 7 vermelde instrumenten. Ontbrekende gegevens worden door de vliegtuigexploitant behandeld als abnormale omstandigheden CO₂-emissies, conform de regels en procedures opgenomen in de artikelen 27/13 en 27/14 van het VER-besluit.

HOOFDSTUK 9. — Monitoringplan CO₂-emissies en monitoringplan tonkilometergegevens

9.1. Monitoringplan CO₂-emissies

De vliegtuigexploitanten dienen hun monitoringplan CO₂-emissies tenminste vier maanden voor het begin van het eerste rapporteringjaar ter goedkeuring bij de bevoegde autoriteit in.

Het monitoringplan CO₂-emissies dient jaarlijks overeenkomstig de artikelen 27/8 en 27/9 van het VER-besluit geactualiseerd te worden.

De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat elke vliegtuigexploitant zijn monitoringplan CO₂-emissies voor de aanvang van elke handelsperiode herbezielt en indien passend een herzien monitoringplan CO₂-emissies indient. Na indiening van het monitoringplan voor de rapportage van de CO₂-emissies vanaf 1 januari 2010 vindt een toetsing van het monitoringplan CO₂-emissies plaats voor de aanvang van de handelsperiode die in 2013 begint.

In het kader van die toetsing onderzoekt de vliegtuigexploitant tot 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 CO₂-emissies noodzakelijk maken, is de toestemming van de bevoegde autoriteit vereist. De definitie van substantiële wijzigingen CO₂-emissies is bepaald in artikel 1, punt 49° van het VER-besluit.

Het monitoringplan CO₂-emissies bevat 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 CO₂-emissies;

3. een initiële lijst van vliegtuigtypen in de vloot van de vliegtuigexploitant die op het tijdstip van indiening van het monitoringplan CO₂-emissies 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 (brandstoftype);

4. een beschrijving van de gebruikte procedures en systemen en de verantwoordelijkheden inzake controle van de volledigheid van de lijst van emissiebronnen tijdens het rapporteringjaar, ter garanderen van de volledigheid van de monitoring van en rapportage over de CO₂-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 of een vlucht onder bijlage III van het VER-besluit valt en waardoor volledigheid wordt gegarandeerd en dubbeltelling wordt vermeden;

6. een beschrijving van de gegevensvergaring- en -verwerkingsactiviteiten, de controleactiviteiten en de kwaliteitscontrole- en -vormingsactiviteiten, met inbegrip van het onderhoud en de kalibratie van de meetapparatuur (zie paragraaf 14.3.);

7. indien van toepassing, informatie over relevante koppelingen met activiteiten in het kader van het communautaire milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS) en andere milieubeheersystemen (bijvoorbeeld ISO 14001 :2004), met name over voor de CO₂-emissie-monitoring en -rapportage relevante procedures en controles.

Naast de punten 1 tot en met 7 bevat het monitoringplan CO₂-emissies voor alle vliegtuigexploitanten, met uitzondering van de kleine uitstoters die gebruik wensen te maken van de vereenvoudigde procedure als omschreven in hoofdstuk 7, 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;

d) de wijze waarop de gegevens in het centrale opslagsysteem worden ingebracht manuele ingave van de documenten, elektronische gegevens die discontinu gelezen worden bijvoorbeeld door het inpluggen van de laptops van de piloten, of rechtstreeks doorsturen langs satellieten (ACARS). Indien voor dezelfde types van luchtvaartuigen verschillende manieren bestaan voor het doorsturen van gegevens, wordt hiervan melding gemaakt.

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 kwaliteitsborgingprocedures.

Naast de punten 1 tot en met 7 bevat het monitoringplan CO₂-emissies voor kleine uitstoters die gebruik wensen te maken van de vereenvoudigde procedure als omschreven in hoofdstuk II.7 de volgende informatie :

11. het bewijs dat aan de in hoofdstuk 7 vastgestelde drempelwaarden voor kleine emittenten wordt voldaan;

12. de bevestiging dat een instrument als bedoeld in hoofdstuk 7 zal worden gebruikt, de specificatie van dat instrument en een beschrijving ervan.

Alle commerciële vliegtuigexploitanten voegen als bijlage bij hun monitoringplan CO₂-emissies een kopie van hun Air Operating Certificate (AOC).

9.2. Monitoringplan tonkilometergegevens

Overeenkomstig artikel 20ter, §§ 1 en 2 van het REG-decreet dienen vliegtuigexploitanten een monitoringplan tonkilometergegevens in met maatregelen voor de monitoring van en rapportage over hun tonkilometergegevens.

De vliegtuigexploitanten dienen hun monitoringplan tonkilometergegevens tenminste vier maanden voor het begin van het eerste rapporteringjaar ter goedkeuring bij de bevoegde autoriteit in.

De vliegtuigexploitant omschrijft in het monitoringplan tonkilometergegevens welke monitoringmethodiek voor ieder vliegtuigtype wordt gebruikt. Indien de vliegtuigexploitant voornemen is gebruik te maken van geleasede of andere vliegtuigtypen die op het tijdstip van de indiening van het monitoringplan tonkilometergegevens bij de bevoegde autoriteit nog niet in dat plan zijn opgenomen, neemt de vliegtuigexploitant in het monitoringplan tonkilometergegevens 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.

Het monitoringplan tonkilometergegevens bevat de volgende informatie :

1. de naam van de vliegtuigexploitant, de roepnaam of een andere eenduidige aanduiding die voor de luchtverkeerleiding 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 tonkilometergegevens;
3. een initiële lijst van vliegtuigtypen in de vloot van de vliegtuigexploitant die op het tijdstip van indiening van het monitoringplan tonkilometergegevens 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 rapporteringjaar gebruikte vliegtuigen, ter garanderen van de volledigheid van monitoring van en rapportage over 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 III van het VER-besluit valt en waardoor volledigheid wordt gegarandeerd en dubbeltelling wordt vermeden;
6. een beschrijving van de gegevensvergaring- en -verwerkingsactiviteiten en controleactiviteiten overeenkomstig paragraaf I.14.3.;
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 van en rapportage over 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 passagier 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.

HOOFDSTUK 10. — *Rapportageformat*

10.1. Met betrekking tot CO₂-emissies

Vliegtuigexploitanten gebruiken het in hoofdstuk 11 gespecificeerde formaat voor de rapportage van hun jaarlijkse emissies. CO₂-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 (afronding op 2 decimalen). Brandstofverbruik per vlucht wordt afgerond op ton.

10.2. Met betrekking tot tonkilometergegevens

Ter fine van de aanvragen voor kosteloze toewijzing van emissierechten is de rapportage van tonkilometergegevens alleen vereist met betrekking tot de in het verzoek gespecificeerde rapporteringjaren.

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

HOOFDSTUK 11. — *Inhoud van het CO₂-emissiejaarrapport*

Elke vliegtuigexploitant neemt in zijn CO₂-emissiejaarrapport minstens de volgende informatie op :

1. de identificatiegegevens van de vliegtuigexploitant :
 - naam van de vliegtuigexploitant;
 - adres van de vliegtuigexploitant, met postcode en land;
 - soort en aantal van de luchtvaartactiviteiten als bedoeld in bijlage III van het VER-besluit;
 - adres, telefoon, fax- en e-mailgegevens van een contactpersoon,
 - de eigendomstructuur van de vliegtuigexploitant en eventuele moeder- en dochtermaatschappijen, en
 - de roepnaam of andere eenduidige aanduidingen die voor de luchtverkeerleiding worden gebruikt, en relevante contactgegevens.
2. naam en adres van het verificatiebureau;
3. het rapporteringjaar;
4. een verwijzing naar het betreffende goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies, met vermelding van het relevante versienummer;
5. relevante veranderingen in de activiteiten en afwijkingen van het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies tijdens het rapporteringjaar;
6. de registratienummers van de vliegtuigen en de typen vliegtuigen die in de periode waarop het rapport betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de onder bijlage III van het VER-besluit vallende luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitanten;
7. het totaal aantal vluchten waarop het CO₂-emissiejaarrapport betrekking heeft;
8. de in de onderstaande tabel 2 op te voeren gegevens;
9. posten « PM » : hoeveelheid biomassa die in de loop van het rapporteringjaar als brandstof is gebruikt (in ton of m³)

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				
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:

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: (4)

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

Het CO₂-emissiejaarrapport bevat tevens volgende bijlagen:

- I. De jaarlijkse CO₂-emissies en het jaarlijks aantal vluchten per luchtvaartterreincombinatie;
- II. Luchtverkeergegevens voor het rapporteringjaar gegenereerd door een instrument van Eurocontrol of een andere bevoegde organisatie, op voorwaarde dat deze instrumenten door de Europese Commissie zijn goedgekeurd;
- III. Een kopie van het logboek wijzigingen CO₂-emissies en van het logboek abnormale omstandigheden CO₂-emissies, die alle wijzigingen en abnormale omstandigheden bevatten die tijdens het rapporteringjaar hebben plaatsgevonden.
- IV. In voorkomend geval, de goedgekeurde meldingsformulieren substantiële wijziging CO₂-emissies en de goedgekeurde meldingsformulieren ingrijpende abnormale omstandigheid CO₂-emissies;
- V. Voor elk luchtvaartuig, dat luchtvaartactiviteiten, zoals opgenomen in bijlage III van het VER-besluit uitvoert: een lijst van alle vluchten van/naar een lidstaat van de Europese Unie met voor elke vlucht vermelding van:
 - de luchthaven van vertrek;
 - de luchthaven van aankomst;
 - de melding of de vlucht op basis van de 'ICAO designator' van de vliegtuigexploitant of op basis van het registratienummer van het vliegtuig werd geregistreerd in het vluchtplan;
 - de aanduiding of het om een uitgesloten dan wel niet uitgesloten vlucht gaat overeenkomstig bijlage III van het VER-besluit;
 - het brandstof verbruik tijdens de vlucht in ton.

De vliegtuigexploitant kan vragen dat de inhoud van deze bijlagen als vertrouwelijk wordt behandeld.

De CO₂-emissiejaarrapporten in het bezit van de bevoegde autoriteit moeten door de bevoegde autoriteit aan het publiek ter beschikking worden gesteld overeenkomstig artikel 30 van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur en het besluit van de Vlaamse Regering van 28 oktober 2005 betreffende de verspreiding van milieu-informatie.

HOOFDSTUK 12. — *Inhoud van het rapport tonkilometergegevens*

Elke vliegtuigexploitant neemt in zijn rapport tonkilometergegevens minstens de volgende informatie op :

1. de identificatiegegevens van de vliegtuigexploitant :

- naam van de vliegtuigexploitant;
- adres van de vliegtuigexploitant, met postcode en land;
- soort en aantal van de luchtvaartactiviteiten als bedoeld in bijlage III van het VER-besluit;
- adres, telefoon, fax- en e-mailgegevens van een contactpersoon, en
- naam van de eigenaar van vliegtuigexploitant en van een eventuele moedermaatschappij;
- de roepnaam of andere eenduidige aanduidingen die voor de luchtverkeerleiding worden gebruikt, en relevante contactgegevens;

2. naam en adres van het verificatiebureau;

3. het rapporteringjaar;

4. een verwijzing naar het betreffende goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens, met vermelding van het relevante versienummer;

5. relevante veranderingen in de activiteiten en afwijkingen van het goedgekeurde monitoringplan tonkilometergegevens tijdens het rapporteringjaar;

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 III van het VER-besluit 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 passagierskilometers en tonkilometers voor alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende het jaar waarop het rapport betrekking heeft en die vallen onder de in bijlage III 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 het rapporteringjaar, de totale massa van de passagiers en de geregistreerde bagage (ton) tijdens het rapporteringjaar, het totale aantal passagiers tijdens het rapporteringjaar, het totale aantal passagierskilometers, de totale massa van vracht en post (ton) tijdens het rapporteringjaar en het totale aantal tonkilometers (t km);

Het rapport tonkilometergegevens bevat tevens volgende bijlagen :

I. Luchtverkeergegevens voor het rapporteringjaar gegenereerd door een instrument van Eurocontrol of een andere bevoegde organisatie, op voorwaarde dat deze instrumenten door de Europese Commissie zijn goedgekeurd;

II. Een kopie van het logboek wijzigingen tonkilometergegevens en het logboek abnormale omstandigheden tonkilometergegevens, die alle wijzigingen en abnormale omstandigheden bevatten die tijdens het rapporteringjaar hebben plaatsgevonden;

III. In voorkomend geval, de door de bevoegde autoriteit goedgekeurde meldingsformulieren substantiële wijziging tonkilometergegevens en de door het verificatiebureau goedgekeurde meldingsformulieren ingrijpende abnormale omstandigheid;

IV. Voor elk luchtvaartuig, dat luchtvaartactiviteiten, zoals opgenomen in bijlage III van het VER-besluit

uitvoert : een lijst van alle vluchten van/naar een lidstaat van de Europese Unie met voor elke vlucht vermelding van :

o de luchthaven van vertrek;

o de luchthaven van aankomst;

o de melding of de vlucht op basis van de 'ICAO designator' van de vliegtuigexploitant of op basis van het registratienummer van het vliegtuig werd geregistreerd in het vluchtplan;

o de aanduiding of het om een uitgesloten dan wel niet uitgesloten vlucht gaat overeenkomstig bijlage III van het VER-besluit;

o de orthodromische afstand, bepaald volgens punt 5.3.1.2;

o het aantal passagiers;

o in het geval van gebruik van de methode 'massa en zwaartepunt' : het gewicht aan passagiers in ton;

o het gewicht aan vervoerde vracht en post in ton.

De vliegtuigexploitant kan vragen dat de inhoud van deze bijlagen als vertrouwelijk wordt behandeld.

HOOFDSTUK 13. — *Te bewaren informatie*

De vliegtuigexploitant moet de monitoringgegevens betreffende CO₂-emissies van de vliegtuigexploitant uit alle emissiebronnen en/of bronstroom die behoren tot activiteiten zoals gespecificeerd in bijlage III van het VER-besluit, documenteren en bewaren.

Tevens moet de vliegtuigexploitant alle monitoringgegevens betreffende lading en afstand documenteren en bewaren voor de kalenderjaren waarvoor tonkilometergegevens worden gerapporteerd.

De gedocumenteerde en bewaarde monitoringgegevens moeten voldoende zijn om te zorgen dat het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens, dat de vliegtuigexploitant krachtens artikel 20^{ter}, §§ 1 en 7 van het REG-decreet moet overleggen, volgens de criteria van artikel 32/2 van het VER-besluit kan worden geverifieerd.

Gegevens die niet tot het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens behoren, behoeven niet te worden gerapporteerd of op andere wijze openbaar te worden gemaakt.

Om te zorgen dat de bepaling van CO₂-emissies en tonkilometergegevens door het verificatiebureau of een andere derde kan worden gereproduceerd moet de vliegtuigexploitant tot ten minste tien jaar na overlegging van het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens krachtens artikel 20ter, § 3 en § 7 van het REG-decreet voor het rapporteringjaar de volgende documentatie bewaren :

- de lijst van alle gemonitorde emissiebronnen en bronstromen;
 - de activiteitsgegevens die zijn gebruikt voor alle berekeningen van CO₂-emissies uit elke bronstroom, ingedeeld naar brandstoftype;
 - documentatie die de juistheid aantoont van de keuze van de monitoringmethodiek, en de bescheiden waarin de redenen van alle door de bevoegde autoriteit goedgekeurde tijdelijke en permanente wijzigingen van monitoringmethodieken en niveaus worden gegeven;
 - documentatie over de monitoringmethodiek en over de resultaten van de ontwikkeling van activiteitspecifieke emissiefactoren en biomassafracties van specifieke brandstoffen en bescheiden die de goedkeuring ervan door de bevoegde autoriteit aantonen;
 - documentatie over het proces van de verzameling van activiteitsgegevens voor de vliegtuigexploitant en de bronstromen daarvan;
 - documentatie van de verantwoordelijkheden in verband met de CO₂-emissie monitoring;
 - het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens;
 - alle overige informatie die is vereist om het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens te verifiëren;
 - de lijst van vliegtuigen die de vliegtuigexploitant in eigendom heeft of die hij leaset, alsook de gegevens nodig om aan te tonen dat de lijst volledig is;
 - de lijst van vluchten waarop elk rapporteringjaar betrekking heeft, alsook de gegevens nodig om aan te tonen dat de lijst volledig is;
 - de gebruikte gegevens ter bepaling van de lading en de afstand voor de kalenderjaren waarvoor tonkilometergegevens worden gerapporteerd;
 - indien van toepassing, documentatie van de werkwijze met betrekking tot ontbrekende gegevens, alsook van de gebruikte gegevens om de lacunes op te vullen.
- Deze informatie mag ook elektronisch bijgehouden worden, mits correcte toepassing van een kwaliteitsborgingstelsel.

HOOFDSTUK 14. — Controle en verificatie

14.1. Verzameling en verwerking van gegevens

De vliegtuigexploitant moet effectieve gegevensverzamelingsactiviteiten en gegevensverwerkingsactiviteiten ontwikkelen, documenteren, uitvoeren en handhaven (hierna 'dataflowactiviteiten' genoemd) met het oog op de monitoring van en rapportage over de CO₂-emissies of tonkilometergegevens in overeenstemming met het goedgekeurde monitoringplan en deze richtlijnen. Deze dataflowactiviteiten omvatten het uitvoeren van metingen, monitoring, analyse, registratie, verwerking en de berekening van parameters ten behoeve van de rapportage van CO₂-emissies of tonkilometergegevens.

14.2. Controlesysteem

De vliegtuigexploitant moet een effectief controlesysteem opzetten, documenteren, uitvoeren en onderhouden teneinde te garanderen dat het uit de dataflowactiviteiten voortvloeiende CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens volledige en geen onjuiste opgaven bevat en in overeenstemming is met het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies of monitoringplan tonkilometergegevens en deze richtlijnen.

Het controlesysteem van de vliegtuigexploitant omvat de op doeltreffende monitoring en rapportage gerichte processen zoals opgezet en toegepast door de personen die met de jaarlijkse rapportage zijn belast. Het controlesysteem bestaat uit de volgende onderdelen :

a) de beoordeling door de vliegtuigexploitant zelf van het intrinsieke risico en het controlerisico op fouten, onjuiste opgaven (onjuiste voorstellingen van zaken of omissies) in het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens en non-conformiteiten ten aanzien van het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies of het rapport tonkilometergegevens en deze richtlijnen;

b) controleactiviteiten die de gesignaleerde risico's helpen beperken. (niet voor kleine uitstoters, zoals bepaald onder hoofdstuk 7.

De vliegtuigexploitant evalueert en verbetert zijn controlesysteem teneinde ervoor te zorgen dat het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens geen beduidende onjuiste opgaven en geen beduidende non-conformiteiten bevat. Deze evaluaties omvatten interne audits van het controlesysteem en de gerapporteerde gegevens. Het controlesysteem kan verwijzen naar andere procedures en documenten, met inbegrip van die welke deel uitmaken van de volgende beheerssystemen : het communautaire milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS), ISO 14001 :2004 (« *Environmental management systems- Specification with guidance for use* »), ISO 9001 :2000, EN 16001 en systemen van financiële controle. Wanneer een dergelijke verwijzing is opgenomen, draagt de vliegtuigexploitant er zorg voor dat het toegepaste systeem in kwestie tegemoet komt aan de eisen van het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies of monitoringplan tonkilometergegevens en deze richtlijnen.

14.3. Controleactiviteiten

Ter beheersing en beperking van het intrinsieke risico en het controlerisico overeenkomstig paragraaf 14.2 omschrijft de vliegtuigexploitant controleactiviteiten en voert hij deze uit overeenkomstig de hiernavolgende paragrafen 14.3.1. tot en met 14.3.6.

14.3.1. Procedures en verantwoordelijkheden

De vliegtuigexploitant wijst de verantwoordelijkheden toe voor alle dataflowactiviteiten en voor alle controleactiviteiten. Onverenigbare taken, bijvoorbeeld uitvoerende activiteiten en controleactiviteiten, dienen voor zover mogelijk te worden gescheiden, zo niet dan moet in alternatieve controles worden voorzien.

De vliegtuigexploitant documenteert de dataflowactiviteiten overeenkomstig paragraaf 14.1. en de controleactiviteiten overeenkomstig de paragrafen 14.3.2 tot en met 14.3.6 in schriftelijke procedures, met inbegrip van :

- de opeenvolging van en interactie tussen de gegevensverzameling- en gegevensverwerkingactiviteiten overeenkomstig 14.1, met inbegrip van de gebruikte berekening- en meetmethoden;
- de risicobeoordeling van de definitie en de evaluaties die deel uitmaken van het controlesysteem overeenkomstig 14.2;
- beheer van de capaciteiten die nodig zijn voor de overeenkomstig paragraaf 14.3.1 toegewezen verantwoordelijkheden;
- kwaliteitsborging van de gebruikte meetapparatuur en informatietechnologie (indien van toepassing) overeenkomstig paragraaf
- interne evaluaties van de gerapporteerde gegevens overeenkomstig paragraaf 14.3.3;
- uitbestede processen overeenkomstig paragraaf 14.3.4.;
- correcties en bijsturingmaatregelen overeenkomstig paragraaf 14.3.5.
- registratie en documentatie overeenkomstig paragraaf 14.3.6;

Voor elk van deze procedures wordt (waar passend) aandacht besteed aan de volgende elementen :

- verantwoordelijkheden;
- registratie (elektronisch en fysiek, naargelang wat mogelijk en passend is);
- gebruikte informatiesystemen (indien van toepassing);
- input en output, en een duidelijke koppeling met de voorgaande en volgende activiteit;
- frequentie (indien van toepassing).

De procedures dienen zodanig te zijn dat onderkende risico's worden geminimaliseerd.

14.3.2. Kwaliteitsborging

De vliegtuigexploitant moet er zorg voor dragen dat desbetreffende meetapparatuur regelmatig en voorafgaand aan het gebruik wordt gekalibreerd, bijgesteld en gecontroleerd op grond van meetnormen die zijn afgeleid van internationale meetnormen, voor zover beschikbaar, rekening houdend met de overeenkomstig I.13.2 vastgestelde risico's. De vliegtuigexploitant geeft, in voorkomend geval, in het monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens aan welke onderdelen van een meetinstrument niet kunnen worden gekalibreerd, en stelt alternatieve controleactiviteiten voor; hiervoor is de toestemming van de bevoegde autoriteit vereist. Wanneer wordt vastgesteld dat de apparatuur niet aan de eisen voldoet, moet de vliegtuigexploitant onmiddellijk correctieve maatregelen nemen. Deze correctieve maatregelen dienen door de vliegtuigexploitant voorgesteld en toegepast te worden conform de regels en procedures voor wijzigingen en abnormale omstandigheden, zoals bepaald in artikel 27/11 en 27/13 van het VER-besluit. De registers met de resultaten van kalibratie en waarmerking moeten gedurende tien jaar worden bewaard.

Indien de vliegtuigexploitant gebruik maakt van informatietechnologie, met inbegrip van gecomputeriseerde procesbeheersingstechnologie, dient deze zodanig te zijn ontworpen, gedocumenteerd, beproefd, geïmplementeerd, gecontroleerd en onderhouden dat een betrouwbare, nauwkeurige en tijdige verwerking van de gegevens gewaarborgd is, rekening houdend met de overeenkomstig 14.2 vastgestelde risico's. Dit behelst eveneens de correcte toepassing van de berekeningformules in het monitoringplan. De controle over de informatietechnologie behelst vooral toegangscontrole, back-upprocedures, herstelprocedures, continuïteitsplanning en beveiliging.

14.3.3. Toetsing en validatie van gegevens

Met het oog op het beheer van de gegevensstromen voorziet de vliegtuigexploitant in de toetsing en validatie van de gegevens, rekening houdend met de overeenkomstig paragraaf 14.2 vastgestelde risico's. Deze validatie kan hetzij handmatig, hetzij elektronisch worden uitgevoerd. De validatie moet zo worden opgezet dat de criteria voor het verwerpen van gegevens zoveel mogelijk van tevoren vaststaan.

Een eenvoudige en doeltreffende toetsing van gegevens kan op operationeel niveau worden uitgevoerd door verticale en horizontale vergelijking van gemeten waarden. Bij de verticale methode worden gegevens met elkaar vergeleken die in verschillende jaren voor dezelfde vliegtuigexploitant zijn gevonden. Wanneer verschillen tussen jaarlijkse gegevens niet vanuit onderstaande aspecten kunnen worden verklaard, is er waarschijnlijk sprake van een monitoringfout :

- wijzigingen in activiteitsniveau;
- wijzigingen ten aanzien van brandstoffen;
- wijzigingen ten aanzien van de emitterende processen (bijvoorbeeld verbeteringen van het energierendement).

Bij de horizontale methoden worden waarden van verschillende operationele systemen voor gegevensverzameling vergeleken, zoals :

- vergelijking van gegevens over de aankoop van brandstoffen met gegevens over voorraadwijzigingen (op basis van de begin- en eindomvang van de voorraad) en gegevens over het verbruik door de relevante bronstromen;
- vergelijking van emissiefactoren die zijn bepaald door analyse of berekening of die zijn verkregen van de brandstofleverancier, met nationale of internationale referentiewaarden voor emissiefactoren van vergelijkbare brandstoffen;
- vergelijking van gemeten en berekende emissies;
- vergelijking van de lijst met emissiebronnen (vliegtuigen) en de lijst met uitgevoerde vluchten met gegevens die gegenereerd worden uit instrumenten van Eurocontrol of uit instrumenten van een ander bevoegde organisatie, op voorwaarde dat deze zijn goedgekeurd door de Europese Commissie

14.3.4. Uitbestede processen

Wanneer een vliegtuigexploitant er voor kiest een of meer dataflowactiviteiten uit te besteden, dient hij de kwaliteit van deze processen te controleren, rekening houdend met de overeenkomstig paragraaf 14.2 vastgestelde risico's. De vliegtuigexploitant stelt passende eisen vast ten aanzien van de te leveren prestaties en methoden en toetst de kwaliteit van de geleverde resultaten.

14.3.5. Correcties en bijsturingmaatregelen

Wanneer enig onderdeel van de dataflowactiviteiten of controleactiviteiten (apparaat, apparatuur, personeelslid, leverancier, procedure, enzovoort) niet naar behoren of niet binnen de vastgestelde grenzen blijkt te functioneren, neemt de vliegtuigexploitant onverwijld passende bijsturingmaatregelen en worden de te verwerpen gegevens gecorrigeerd. De vliegtuigexploitant beoordeelt de geldigheid van de uitkomsten van de procedurestappen in kwestie, traceert de basisoorzaak van het mankement of de fout en neemt passende bijsturingmaatregelen. Deze correctieve maatregelen dienen door de vliegtuigexploitant voorgesteld en toegepast te worden conform de regels en procedures voor wijzigingen en abnormale omstandigheden, zoals bepaald in de artikelen 27/11 en 27/13 van het VER-besluit.

14.3.6. Registers en documentatie

Om de naleving van de voorschriften te kunnen aantonen en garanderen en om de gerapporteerde gegevens te kunnen reconstrueren, bewaart de vliegtuigexploitant gedurende ten minste tien jaar de logboeken betreffende alle controleactiviteiten (met inbegrip van kwaliteitsborging/kwaliteitscontrole van apparatuur en informatietechnologie, toetsing en validatie van gegevens en correcties) en alle in hoofdstuk I.7 genoemde informatie.

De vliegtuigexploitant ziet erop toe dat de documenten in kwestie beschikbaar zijn waar en wanneer zij voor het verrichten van de dataflowactiviteiten en controleactiviteiten noodzakelijk zijn. De vliegtuigexploitant moet over een procedure beschikken om de verschillende versies van deze documenten te identificeren, over te leggen, te verspreiden en te controleren.

14.4. Verificatie

14.4.1. Algemene beginselen

De verificatie heeft ten doel te garanderen dat de CO₂-emissies en tonkilometergegevens overeenkomstig de richtlijnen zijn gemonitord en dat betrouwbare en juiste CO₂-emissie- en tonkilometergegevens zullen worden gerapporteerd overeenkomstig de artikelen 20ter, § 1 en 20ter, § 7 van het REG-decreet.

Overeenkomstig 14.4.2, onder punt e), dient de verificatie te resulteren in een verificatieadvies waarin met redelijke mate van zekerheid een antwoord wordt gegeven op de vraag of het geverifieerde CO₂-emissiejaarrapport of het geverifieerde rapport tonkilometergegevens vrij is van beduidende onjuiste opgaven en de vraag of de vliegtuigexploitant geen beduidende non-conformiteiten vertoont.

De vliegtuigexploitant moet het CO₂-emissiejaarrapport en, in voorkomend geval, het rapport tonkilometergegevens, een kopie van de/het goedgekeurde monitoringplan(nen) voor het rapporteringjaar, de goedgekeurde meldingsformulieren abnormale omstandigheden voor het rapporteringjaar en de logboeken abnormale omstandigheden en substantiële wijzigingen van het rapporteringjaar en alle verdere relevante informatie aan het verificatiebureau overleggen.

De omvang van de verificatie wordt bepaald door de taken die het verificatiebureau dient te verrichten om bovengenoemd doel te bereiken. Het verificatiebureau verricht ten minste de in 14.4.2 omschreven activiteiten.

14.4.2. Verificatiemethodiek

Het verificatiebureau legt bij het plannen en uitvoeren van de verificatie de gepaste professionele scepsis aan de dag, in het besef dat er zich omstandigheden kunnen voordoen waardoor de informatie in het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens beduidende onjuiste opgaven bevat.

Als onderdeel van het verificatieproces verricht het verificatiebureau volgende taken :

a) Strategische analyse

Het verificatiebureau :

- verifieert of het monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens door de bevoegde autoriteit is goedgekeurd en of het de juiste versie betreft. Indien dit niet het geval is, dient het verificatiebureau de verificatie niet verder te zetten, tenzij het elementen betreft waarvoor het ontbreken van die goedkeuring duidelijk geen rol speelt;

- moet inzicht hebben in alle activiteiten die door de vliegtuigexploitant worden uitgevoerd, de emissiebronnen, de relevante luchtvaartactiviteiten van de vliegtuigexploitant, de meetapparatuur die wordt toegepast om de activiteitsgegevens te monitoren of te meten, de oorsprong en toepassing van emissiefactoren, eventuele andere gegevens die bij de berekening van de CO₂-emissies of tonkilometergegevens worden gebruikt en de omgeving waarin de vliegtuigexploitant opereert;

- moet inzicht hebben in het monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens van de vliegtuigexploitant, de dataflow en het daarop toegepaste controlesysteem, met inbegrip van de algemene organisatie van monitoring en rapportage;

- past het in onderstaande tabel 3 voorgeschreven materialiteitsniveau toe;

- zal aan de hand van het logboek abnormale omstandigheden en het logboek substantiële wijzigingen nagaan of er speciale aandacht dient besteed te worden aan bepaalde gegevens opgenomen in het ingediende rapport.

Tabel 3

Materialiteitsniveau

		Materialiteitsniveau
Vliegtuigexploitanten met een jaarlijkse emissie van ten hoogste 500 kton CO ₂	Vliegtuigexploitanten met een jaarlijkse emissie van ten hoogste 50kton CO ₂	5 %
	Vliegtuigexploitanten met een jaarlijkse emissie van meer dan 50kton CO ₂	2.5 %
Vliegtuigexploitanten met een jaarlijkse emissie van meer dan 500 kton CO ₂		2 %

Het verificatiebureau verricht de strategische analyse op zodanige wijze dat hij in staat is de hieronder omschreven risicoanalyse uit te voeren. Daartoe kan in voorkomend geval een inspectiebezoek aan de locatie noodzakelijk zijn.

b) Risicoanalyse

Het verificatiebureau :

- analyseert de met de omvang en complexiteit van de activiteiten van de vliegtuigexploitant en de emissiebronnen en bronstromen samenhangende intrinsieke risico's, controlerisico's en andere risico's die zouden kunnen resulteren in beduidende onjuiste opgaven en non-conformiteiten.

- stelt een verificatieplan op dat op deze risicoanalyse is afgestemd. Hierin wordt beschreven op welke wijze de verificatieactiviteiten zullen worden uitgevoerd. Het omvat een verificatieprogramma en een gegevensbemonsteringsplan. Het verificatieprogramma beschrijft de aard van de activiteiten, het tijdstip waarop zij moeten worden uitgevoerd en de omvang daarvan met het oog op de voltooiing van het verificatieplan. In het gegevensbemonsteringsplan wordt beschreven welke gegevens moeten worden getoetst om tot een verificatieadvies te komen.

c) Verificatie

Algemeen

In het kader van de verificatie brengt het verificatiebureau indien passend een bezoek aan de locatie om de werking van de dataflow en de monitoringssystemen te inspecteren, zich bij de betrokkenen te informeren en voldoende informatie en bewijsmateriaal te verzamelen.

Het verificatiebureau moet voorts :

- het verificatieplan uitvoeren door het verzamelen van gegevens in overeenstemming met de gedefinieerde steekproefmethoden, walkthrough-tests, toetsing van documenten, analytische procedures en procedures voor de toetsing van gegevens, met gebruikmaking van alle relevante aanvullende aanwijzingen waarop hij zijn verificatieadvies zal baseren;

- de geldigheid bevestigen van de informatie die is gebruikt om het in het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens vastgestelde onzekerheidsniveau te berekenen;

- verifiëren dat het goedgekeurde monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens wordt uitgevoerd en onderzoeken of het monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens up to date is;

- de vliegtuigexploitant verzoeken om eventueel ontbrekende gegevens alsnog te verstrekken of ontbrekende delen van het controletraject aan te vullen, afwijkingen in de gegevens te verklaren of berekeningen te herzien, dan wel de gerapporteerde gegevens bij te stellen, alvorens te komen tot een definitief verificatieadvies. Het verificatiebureau moet hoe dan ook alle vastgestelde non-conformiteiten en onjuiste opgaven ter kennis van de vliegtuigexploitant brengen.

De vliegtuigexploitant moet alle gerapporteerde onjuiste opgaven corrigeren. Deze correctie wordt toegepast op de gehele gegevenspopulatie waaruit de steekproef werd getrokken.

Tijdens het gehele verificatieproces moet het verificatiebureau onjuiste opgaven en non-conformiteiten opsporen door te onderzoeken of :

- het monitoringplan CO₂-emissies of het monitoringplan tonkilometergegevens zo is geïmplementeerd dat non-conformiteiten kunnen worden vastgesteld;

- het verzamelen van gegevens duidelijke en objectieve aanwijzingen heeft opgeleverd op basis waarvan onjuiste opgaven kunnen worden vastgesteld.

Met betrekking tot CO₂-emissies

Naast de verificatievoorschriften van paragraaf 14.4 houdt het verificatiebureau ook rekening met :

- de volledigheid van de vlucht- en emissiegegevens in vergelijking met de luchtverkeergegevens die bijvoorbeeld door Eurocontrol worden verzameld;

- 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.

Het verificatiebureau kan te allen tijde in de locaties die door de vliegtuigexploitant worden gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten controleren of de in het monitoringplan beschreven monitoringmethodiek correct wordt toegepast.

Met betrekking tot tonkilometergegevens

Naast de verificatievoorschriften van paragraaf 14.4 houdt het verificatiebureau ook rekening mee :

- 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.

Het verificatiebureau kan te allen tijde in de locaties die door de vliegtuigexploitant worden gebruikt voor de uitoefening van zijn luchtvaartactiviteiten controleren of de in het monitoringplan tonkilometergegevens beschreven monitoringmethodiek correct wordt toegepast. Tevens dienen in de locaties van de vliegtuigexploitant de luchtvaartgegevens verzameld door Eurocontrol te allen tijde aanwezig te zijn.

Voor tonkilometergegevens bedraagt het materialiteitsniveau 5 %.

d) Intern verificatierapport

Aan het einde van het verificatieproces stelt het verificatiebureau een intern verificatierapport op. Dit verificatierapport dient het bewijsmateriaal te bevatten waaruit blijkt dat de strategische analyse, de risicoanalyse, en het verificatieplan onverkort zijn uitgevoerd, en voldoende informatie inhouden om daarop het verificatieadvies te baseren. Het interne verificatierapport moet ook een eventuele beoordeling van de audit door de bevoegde autoriteit of een accreditatieinstantie vergemakkelijken.

Op basis van de bevindingen in het interne verificatierapport beoordeelt het verificatiebureau of het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens beduidende onjuiste opgaven bevat (bezien in het licht van de materialiteitsdrempel) en of er sprake is van beduidende non-conformiteiten of andere problemen die relevant zijn voor het verificatieadvies.

e) Verificatierapport

Het verificatiebureau presenteert de verificatiemethodiek, zijn bevindingen alsook het verificatieadvies in een aan de vliegtuigexploitant gericht verificatierapport, dat de vliegtuigexploitant samen met het CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens bij de bevoegde autoriteit moet indienen. Een emissiejaarrapport wordt als bevredigend geverifieerd als het geen beduidend onjuiste opgave van de totale CO₂-emissies of de totale tonkilometergegevens bevat en als het naar het oordeel van het verificatiebureau vrij is van beduidende non-conformiteiten. Ingeval er sprake is van onbeduidende non-conformiteiten of onbeduidende onjuiste opgaven, kan het verificatiebureau deze in het verificatierapport vermelden ('als bevredigend geverifieerd, maar er zijn onbeduidende non-conformiteiten of onbeduidende onjuiste opgaven vastgesteld'). Het verificatiebureau kan deze ook vermelden in een afzonderlijke directiebrief.

Het verificatiebureau kan tot het besluit komen dat een CO₂-emissiejaarrapport of het rapport tonkilometergegevens niet als bevredigend is geverifieerd indien hij beduidende non-conformiteiten dan wel beduidende onjuiste opgaven (al dan niet in combinatie met beduidende non-conformiteiten) vaststelt. Het verificatiebureau kan tot het besluit komen dat een CO₂-emissiejaarrapport of een rapport tonkilometergegevens niet geverifieerd is wanneer er sprake is van een te beperkte verificatie (wanneer door bepaalde omstandigheden of wegens opgelegde beperkingen het verificatiebureau niet alle bewijsmateriaal heeft kunnen verkrijgen dat nodig is om het verificatierisico tot het redelijke niveau te beperken) en/of beduidende onzekerheden.

De administrerende lidstaat ziet erop toe dat de vliegtuigexploitant, na overleg met de bevoegde autoriteit en binnen een door de bevoegde autoriteit vastgestelde termijn, de non-conformiteiten en onjuiste opgaven corrigeert. Voorts mogen meningsverschillen tussen vliegtuigexploitanten, het verificatiebureau en bevoegde autoriteiten een correcte rapportage niet in de weg staan en moeten zij worden geregeld overeenkomstig deze richtlijnen, de in artikel 32/2 van VER-besluit vastgestelde eisen en de toepasselijke nationale procedures.

HOOFDSTUK 15. — CO₂-neutrale biomassa

De mogelijkheid bestaat om als alternatieve brandstof, biobrandstoffen te gebruiken, die al dan niet zuiver of in gemengde vorm kunnen voorkomen. Indien de vliegtuigexploitant wenst gebruik te maken van dergelijke brandstof, dient dit gemeld te worden aan de bevoegde autoriteit die dan voor verificatie zal zorgen. Tijdens deze verificatie zal worden vastgelegd welke analyses en verplichtingen in het monitoringplan dienen opgenomen te worden.

De term 'biomassafractie' zoals gebruikt in deze richtlijnen heeft betrekking op het massapercentage biomassa-koolstof volgens de definitie van biomassa (zie hoofdstuk 5.2) in de totale massa koolstof in een monster.

Een brandstof wordt als zuivere biomassa aangemerkt, waardoor daarop overeenkomstig hoofdstuk 4 vereenvoudigde voorschriften inzake monitoring en rapportage van toepassing zijn, indien het gehalte aan niet-biomassa niet meer dan 3 % van de totale hoeveelheid brandstof in kwestie bedraagt.

De procedure om de biomassafractie van een bepaalde brandstof te bepalen, met inbegrip van de bemonsteringsprocedure, moet met de bevoegde autoriteit worden overeengekomen voor de aanvang van het rapporteringjaar waarin die procedure zal worden toegepast.

Gezien om gevoegd te worden bij het ministerieel besluit van de Vlaamse Regering van 16 april 2010 houdende vastlegging van richtlijnen voor het bewaken en rapporteren van CO₂-emissies en tonkilometergegevens van luchtvaartactiviteiten.

Brussel, 16 april 2010.

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,
J. SCHAUVLIEGE

Nota's

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

(2) International Civil Aviation Organization.

(3) Bijlage 1 van de « Good Practice Guidance » uit 2000 en bijlage I van de IPCC Guidelines : <http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/public.htm>.

(4) Geaggregeerde emissies per derde land.