



Høringsnotat om gjennomføring av EU-direktiv om inkludering av luftfart i kvotesystemet – forslag til endringer i klimakvoteloven og -forskriften

Innhold

1.	Oversikt – sammendrag	3
2.	Bakgrunn	3
3.	Innholdet i EU-direktivet	4
4.	Nasjonal gjennomføring, EØS-tilpasninger til regelverket	10
5.	Forslag til lov- og forskriftsendringer om gjennomføring av luftfartskvotedirektivet med tilhørende rettsakter	15
6.	Konsekvenser for miljøet	16
7.	Økonomiske og administrative konsekvenser	16
8.	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget	22
9.	Forslag til lov om endringer i lov om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteloven)	29
10.	Forslag til forskrift om endring av forskrift om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteforskriften)	35
11.	Vedlegg	53

1. OVERSIKT – SAMMENDRAG

EU-direktiv [2008/101/EF](#) om inkludering av luftfart i kvotesystemet (luftfartskvotedirektivet) innebærer at EUs kvotesystem fra og med 1. januar 2012 utvides til også å omfatte CO₂-utslipp fra flyvninger til og fra EU-lufthavner. Formålet er å begrense luftfartssektorens utslipp av klimagasser. Ifølge EU-kommisjonens konsekvensanalyse innebærer luftfartskvotedirektivet at luftfartssektoren vil bidra til å redusere klimagassutslipp tilsvarende 36 prosent av egne utslipp frem til 2015 og 46 prosent frem til 2020, sammenlignet med forventet utslippsutvikling uten nye tiltak innenfor sektoren.

Arbeidet med å utarbeide tekniske tilpasninger til direktivet er i slutfasen, og ventes å være avsluttet innen kort tid. Direktivet ventes å ville bli formelt innlemmet gjennom en EØS-komitébeslutning i løpet av høsten 2010. Direktivets virkeområde vil dermed bli utvidet til å omfatte CO₂-utslipp fra flyvninger til og fra EØS-lufthavner.

Direktivet implementeres i norsk rett uten materielle tilpasninger. Dette innebærer blant annet at samlet kvotemengde og kvotereserven utvides forholdsmessig for å reflektere det økte omfanget, og at det utarbeides en felleseuropeisk standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. EØS-avtalens egenart og hensynet til å ivareta to-pilarstrukturen i EØS-avtalen har imidlertid gjort det nødvendig med en rekke tekniske tilpasninger til regelverket. Dette arbeidet har vært svært krevende.

Dette høringsnotatet inneholder Miljøverndepartementets forslag til nasjonal gjennomføring av luftfartskvotedirektivet med fremforhandlede tilpasninger. Utkast til endringer i klimakvoteloven og klimakvoteforskriften følger vedlagt. Forslag til endringer i klimakvoteloven er utarbeidet av Miljøverndepartementet, mens forslaget til forskriftsendringer er utarbeidet av Klima- og forurensningsdirektoratet.

2. BAKGRUNN

Kvotehandel innebærer at det gis adgang til å omsette utslippsrettigheter. Kvoteregulering gir god sikkerhet for oppnåelsen av et fastsatt utslippsmål, ved at det settes et tak på antall kvoter (utslippsrettigheter) som kan være i omsetning innenfor kvotesystemet. Samtidig som kvotehandel er styringseffektivt, vil det også være et kostnadseffektivt virkemiddel. Handel med utslippskvoter har likhetstrekk med avgifter, fordi forurensere stilles overfor en kostnad knyttet til å foreta forurensende utslipp, enten ved at den kvotepliktige må kjøpe kvoter eller gjennom kostnaden ved å bruke kvoter som alternativt kunne vært solgt. Klimakvotesystemet er et av de viktigste virkemidlene for at Norge skal overholde sine utslippsforpliktelser under Kyotoprotokollen og for at vi skal nå våre nasjonale utslippsmål. I tråd med Regjeringens klimapolitikk og klimaforliket har Norge i de internasjonale klimaforhandlingene annonsert at Norge fram til 2020 påtar seg en forpliktelse om å kutte de globale utslipp av klimagasser tilsvarende 30 prosent av Norges utslipp i 1990. I regjeringserklæringen høsten 2009 annonserte Norge en skjerping tilsvarende kutt på 40 prosent dersom det kan bidra til enighet om en ambisiøs klimaavtale der de store landene påtar seg konkrete utslippsforpliktelser. Dette utslippsmålet er også meldt inn under den såkalte "Copenhagen Accord", som ble

fremforhandlet under FNs klimaforhandlinger i København i 2009, og som fastslår at alle land skal melde inn sine utslippsmål eller -tiltak innen 31. januar 2010.

Norge har hatt et kvotesystem for stasjonære virksomheter siden 2005. For perioden 2008-2012 har Norge vært en integrert del av det europeiske kvotesystemet, og vårt nasjonale system er bygget opp i tråd med EUs kvotedirektiv. I St.meld nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk er det lagt til grunn at Regjeringen ønsker et bredest mulig kvotesystem, med flest mulig deltakende sektorer og land. Luftfartssektoren representerer et raskt voksende bidrag til klimagassutslippene. Inkludering av luftfarten i det europeiske kvotesystemet vil bidra til å begrense veksten i utslippene fra sektoren. Innlemmelse av luftfartskvotedirektivet i EØS-avtalen vil bidra ytterligere til dette.

Internasjonal luftfart er ikke omfattet av forpliktelsene under Kyotoprotokollen, blant annet på grunn av vanskeligheter med å komme til enighet om hvordan ansvaret for utslippene skulle fordeles. Partene til FNs klimakonvensjon ble i stedet enige om å arbeide med utslippsreduksjoner fra internasjonal luftfart gjennom FNs luftfartsorganisasjon (ICAO – "International Civil Aviation Organization"). FNs luftfartsorganisasjon har stilt seg positiv til kvotehandel, men arbeidet har foreløpig ikke resultert i konkrete tiltak for å redusere klimagassutslipp fra luftfarten. På denne bakgrunn har EU vedtatt et direktiv som innebærer at flyvninger til og fra EU-lufthavner innlemmes i det eksisterende europeiske kvotesystemet for handel med klimagasser.

EUs kvotesystem omfatter utslipp fra alle luftfartøysoperatører som flyr til og fra EU-lufthavner uavhengig av operatørens opprinnelsesland. I mangel av tilsvarende regulering i andre land må de kvotepliktige operatørene svare kvoter i EU for alle CO₂-utslippene fra flyvningene både til og fra EU-lufthavnen. Dersom andre land utenfor EU innfører tilsvarende regulering skal det i henhold til direktivet søkes inngått avtaler mellom EU-kommisjonen og det andre landet om fordeling av ansvaret for utslippene på flyvninger mellom EU og det andre landet.

EUs kvotesystem for luftfart er omdiskutert internasjonalt. ICAOs generalforsamling konkluderte i september 2007 med at innføring av markedsbaserte virkemidler for å redusere klimagassutslipp, for eksempel kvotesystemer, kun skal gjøres på grunnlag av gjensidig samtykke mellom land. Både EU og ECAC – European Civil Aviation Conference med til sammen 44 europeiske land, inkludert Norge som medlemmer – reserverte seg imidlertid mot denne konklusjonen.

3. INNHOLDET I EU-DIREKTIVET

EU-direktiv [2008/101/EF](#) (luftfartskvotedirektivet) innebærer at EUs kvotesystem utvides til også å omfatte CO₂-utslipp fra flyvninger til og fra EU-lufthavner, inkludert innenriks flyvninger og flyvninger til og fra land utenfor EU. Den som driver kvotepliktige luftfartsaktiviteter skal fra 1. januar 2010 overvåke sine CO₂-utslipp og fra 1. januar 2012 skal det innleveres kvoter tilsvarende utslippene. Luftfartskvotedirektivet er i praksis en endring av det opprinnelige kvotedirektivet som kun omfattet stasjonære virksomheter. En uoffisiell, konsolidert versjon av kvotedirektivet er tilgjengelig [her](#).¹

¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2003L0087:20090625:EN:PDF>

Luftfartskvotedirektivet har regler for to ulike perioder, året 2012 og perioden 2013-2020.

Kvotepliktig enhet

Det er den som driver en kvotepliktig luftfartsaktivitet – i praksis luftfartøysoperatøren – som er ansvarlig for å overvåke og rapportere sine utslipp, samt levere kvoter tilsvarende utslippene. Med luftfartøysoperatør menes det rettssubjekt som er ansvarlig for operering av et luftfartøy på det tidspunktet det benyttes til kvotepliktig luftfartsaktivitet. I tilfeller hvor dette rettssubjektet ikke er kjent, skal eieren av luftfartøyet anses som luftfartøysoperatør. Hvilke luftfartsaktiviteter som er kvotepliktige følger av kvotedirektivets Annex I. Definisjonene i kvotedirektivets Annex I innebærer at kvoteplikten også kan omfatte privatpersoner og luftfartøysoperatører som driver ikke-kommersielle luftfartsaktiviteter.

Administrerende medlemsstat

For å redusere de administrative kostnadene skal luftfartøysoperatørene som er omfattet av regelverket bare måtte forholde seg til én medlemsstat med hensyn til praktiske forhold, for eksempel vederlagsfri tildeling av klimakvoter, innlevering av utslippsrapporter og oppgjør av kvoteplikten. Dette gjelder uavhengig av hvor mange forskjellige stater operatørens flyvninger går til. Ansvar for å administrere de kvotepliktige operatørene må dermed fordeles mellom de ulike medlemsstatene.

På denne bakgrunn opererer direktivet med konseptet ”*administrerende medlemsstat*” som bestemmer hvilken EU-medlemsstat den enkelte operatør skal forholde seg til når det gjelder for eksempel utslippsrapportering, tildeling av vederlagsfrie kvoter og innlevering av kvoter til oppgjør av kvoteplikten. Operatører som er hjemmehørende i en EU-medlemsstat vil bli administrert av den medlemsstaten som har utstedt operatørens lisens og/eller driftstillatelse til den aktuelle operatøren. Når det gjelder luftfartøysoperatører som ikke har fått utstedt lisens og/eller driftstillatelse fra et land innenfor EU, inkludert ikke-kommersielle operatører fra EU, vil operatøren bli administrert av den medlemsstaten som har den største andelen av operatørens utslipp i basisåret², jf. direktivets artikkel 18a nr. 1.

For å sikre likebehandling av luftfartøysoperatørene vil EU-kommisjonen fastsette harmoniserte regler for hvordan administreringen skal foregå. Kommisjonen har laget en liste over hvilke luftfartøysoperatører som administreres av hvilken medlemsstat. Listen skal oppdateres årlig innen 1. februar og utstedes i form av en forordning fra EU-kommisjonen. Listen avgjør ikke om operatøren er kvotepliktig eller ikke. Kvoteplikten avhenger av om operatøren faktisk foretar flyvninger som er omfattet av direktivet. Dette innebærer at listen både kan omfatte operatører som ikke er kvotepliktige og at operatører som er kvotepliktige ikke står på listen.

Samlet kvotemengde

Det samlede antall kvoter som gjøres tilgjengelig for de kvotepliktige, avgjør miljøeffekten i kvotesystemet. Samlet antall kvoter som gjøres tilgjengelig for luftfartssektoren skal i 2012 tilsvare 97 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006, jf. direktivets artikkel 3c nr. 1. I perioden 2013-2020 skal den gjennomsnittlige årlige kvotemengden reduseres til 95 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006, jf. direktivets artikkel 3c nr. 2. Samlet kvotemengde vil dermed bidra til å begrense veksten i utslippene fra sektoren.

² Med basisår menes 2006 med mindre operatøren først startet flyvninger til eller fra EU-lufthavner etter 2006, i så fall menes utslippene i det første kalenderåret operatøren startet flyvninger til eller fra EU-lufthavner.

Oversikt – tildeling av kvoter

Det samlede antall kvoter må gjøres tilgjengelig for de kvotepliktige. De fleste kvotene vil bli gjort tilgjengelig ved at de deles ut vederlagsfritt til operatørene, men en del av kvotene skal auksjoneres ut. Reglene om tildelingen av vederlagsfrie kvoter er harmonisert på EU-nivå. Tildelingsreglene vil med andre ord være de samme i alle medlemsstatene. Det praktiske arbeidet med kvotetildeling, overvåking og rapportering vil foregå på medlemsstatsnivå av en utpekt "kompetent myndighet". Både i 2012 og i 2013-2020 vil 15 prosent av samlet kvotemengde bli solgt. I perioden 2013-2020 vil 3 prosent av den samlede kvotemengden bli satt av i en kvotereserve forbeholdt nye operatører og operatører i sterk vekst. Resten av kvotene vil etter søknad bli tildelt vederlagsfritt til operatørene på grunnlag av operatørenes andeler av det samlede aktivitetsnivået i 2010, målt i tonn-kilometer³.

Tildeling av kvoter vederlagsfritt

EU-kommisjonen vil regne ut en standard (benchmark) for tildeling av kvoter. Denne standarden vil avgjøre hvor mange kvoter hver berettiget operatør vil få tildelt vederlagsfritt. Både for 2012 og for 2013-2020 vil denne standarden beregnes ut fra det samlede antallet vederlagsfrie kvoter som gjøres tilgjengelig hvert år delt på det samlede antallet tonn-kilometer i 2010. Det vil med andre ord være en noe strammere standard (benchmark) for tildeling av kvoter i 2013-2020 enn i 2012. Dette skyldes at samlet kvotemengde strammes inn med 2 prosentpoeng og at det settes av en kvotereserve tilsvarende 3 prosent av samlet kvotemengde i perioden 2013-2020. Standarden for tildeling av kvoter innebærer at operatørene får tildelt kvoter proporsjonalt med operatørens andel av de samlede tonn-kilometerne som ble utført innenfor kvotesystemets virkeområde i løpet av 2010. På denne måten vil operatører som utnytter kapasiteten effektivt få tildelt relativt flere kvoter.

Luftfartøysoperatører som ønsker vederlagsfri tildeling av kvoter må søke om dette innen 31. mars 2011. Søknaden må blant annet inneholde informasjon om operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010. Tildelingen vil da bli beregnet ut fra standarden (benchmark) multiplisert med operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010. Kvotene som tildeles vederlagsfritt vil bli delt ut til de kvotepliktige innen 28. februar hvert år, første gang i 2012.

Luftfartøysoperatører som legger ned driften i løpet av en tildelingsperiode vil fortsatt få utdelt kvoter gjennom resten av tildelingsperioden.

Oppgjør av kvoteplikten

I henhold til kommisjonsbeslutning [2009/339/EF](#) om overvåking og rapportering skal den kvotepliktige innen 31. mars hvert år levere en verifisert utslippsrapport til den kompetente myndigheten i den administrerende medlemsstaten. Utslippsrapporten skal redegjøre for foregående års kvotepliktige utslipp. Rapporten skal kontrolleres og godkjennes av den kompetente myndigheten. Første utslippsrapport skal leveres 31. mars 2011, men det er ikke før 31. mars 2013 at den godkjente utslippsrapporten vil danne grunnlaget for innlevering av kvoter til oppgjør for kvoteplikten. Kvotene som skal leveres til oppgjør for den kvotepliktiges utslipp må innleveres til den kompetente myndigheten i den administrerende medlemsstaten innen 30. april året etter at utslippene fant sted, første gang innen den 30. april 2013.

De kvotepliktige luftfartøysoperatørene står fritt til å handle kvoter seg i mellom, og det er ikke begrensninger på luftfartøysoperatørenes adgang til å levere kvoter utstedt til de stasjonære

³ Tonn-kilometer er nyttelast (vekten av passasjerer og frakt) multiplisert med distanse.

installasjonene (EUA-kvoter⁴) som er omfattet av EUs kvotesystem. Luftfartøysoperatørene vil også til en viss grad kunne innlevere kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene, se nærmere om dette nedenfor.

De stasjonære installasjonene som er omfattet av EUs kvotesystem vil ikke kunne benytte kvoter utstedt til luftfartøysoperatørene (EUAA-kvoter⁵) for å dekke sine kvotepliktige utslipp, jf. direktivets artikkel 12 nr. 3. Prisen på kvoter som utstedes separat til luftfartøysoperatørene, vil dermed i praksis ikke overstige prisen på kvoter i EUs kvotemarked for stasjonære installasjoner.

Salg av kvoter

15 prosent av samlet kvotemengde skal selges, både for 2012 og perioden 2013-2020. Det samlede antall salgskvoter skal fordeles mellom medlemsstatene i henhold til hver enkelt stats andel av de totale utslippene i 2010. Utslippene som tilskrives hver stat er uavhengig av hvor mange operatører staten administrerer, men beregnes ut fra hvilke flyvninger som går til og fra den enkelte medlemsstats lufthavner. Utslipp fra samtlige flyvninger som tar av fra medlemsstaten, samt utslipp fra flyvninger fra lufthavner i tredjeland til medlemsstaten, tilskrives den aktuelle medlemsstaten. Ved å sammenholde det samlede antall salgskvoter, den samlede utslippsmengden i 2010 og den aktuelle medlemsstatens tilskrevne utslippsmengde i 2010, kan man enkelt beregne medlemsstatens andel av salgskvotene. EU-kommisjonen vil vedta en egen forordning om antallet kvoter som skal selges av hver enkelt medlemsstat, og om hvordan kvotesalget skal foregå.

Det blir opp til medlemsstatene å avgjøre bruken av inntektene fra kvotesalg. Medlemsstatene skal rapportere om hvordan inntektene brukes. De oppfordres brukt til klimarelaterte formål i EU og i tredjeland, blant annet til utslippsreduksjoner, tilpasning til klimaendringer i EU og i tredjeland, spesielt i utviklingsland, forskning på klimatiltak og klimatilpasning, inkludert særlig forskning på lavutslippsfly, for å redusere utslipp gjennom transportformer med lave utslipp, samt dekning av administrative kostnader knyttet til etablering og drift av kvotesystemet. Inntektene fra kvotesalg bør også brukes til bidrag til *the Global Energy Efficiency and Renewable Energy Fund* og tiltak for å redusere avskoging i utviklingsland.

Kvoterreserve

Det skal settes av en kvoterreserve forbeholdt nye luftfartøysoperatører og luftfartøysoperatører i sterk vekst. Kvoterreserven utgjør 3 prosent av det samlede antall kvoter som utstedes i perioden 2013-2020. Med "*sterk vekst*" menes en gjennomsnittlig årlig økning i tonn-kilometerdata på minst 18 prosent fra 2010 til 2014, jf. direktivets artikkel 3f nr. 1 bokstav (b). Det er ikke etablert en egen reserve for 2012.

Det vil kun bli delt ut kvoter fra reserven én gang i løpet av perioden 2013-2020. Beslutningen om hvor mange kvoter som vil bli utdelt til hver luftfartøysoperatør som har søkt om tildeling og som er berettiget til tildeling skal fattes senest 30. september 2016, jf. artikkel 3f nr. 7. En forutsetning for å få tildelt kvoter fra reserven er at nyetableringen eller utvidelsen ikke bare er en videreføring av en annen luftfartøysoperatørs tidligere aktiviteter. En luftfartøysoperatør kan ikke få tildelt mer enn 1 000 000 kvoter fra reserven for å dekke en utvidelse av virksomheten. Dersom ikke alle kvotene i reserven blir delt ut til operatørene, skal kvotene som blir igjen selges av medlemsstatene.

⁴ EU Allowance

⁵ EU Aviation Allowance

Om forholdet mellom EUs kvotesystem og Kyotoprotokollen

Kyotoprotokollen er en internasjonal avtale (protokoll under Klimakonvensjonen) som inneholder konkrete utslippsforpliktelser som binder industrilandene som har ratifisert avtalen til å begrense sine utslipp av klimagasser. Kyotoprotokollen innebærer blant annet at det er opprettet et kvotesystem på mellomstatlig nivå som åpner for at landene som har ratifisert avtalen kan handle klimakvoter seg i mellom.

Opprettelsen av EUs kvotesystem er blant annet et virkemiddel for EU til å oppfylle sin utslippsforpliktelse under Kyotoforpliktelsen. Innenfor EUs kvotesystem er det enkeltbedrifter, ikke stater, som er kvotepliktige.

EUs kvotesystem er imidlertid knyttet delvis sammen med det mellomstatlige kvotesystemet som er opprettet under Kyotoprotokollen. Hver kvote som er tildelt til de kvotepliktige virksomhetene innenfor EUs kvotesystem i perioden 2008-2012, har en dobbel identitet. Hver kvote er både en "EU-kvote"⁶ – som de kvotepliktige virksomhetene kan bruke til oppgjør for sine utslipp innenfor EUs kvotesystem – og en "Kyoto-kvote"⁷ – som landene kan bruke til oppgjør for sine utslippsforpliktelser under Kyotoprotokollen. Hver gang en EU-kvote overføres mellom de kvotepliktige bedriftene følger det altså med en Kyoto-kvote. På grunn av denne doble identiteten får medlemsstatene både innlevert en EU-kvote og en Kyoto-kvote hver gang bedriftene i EUs kvotesystem innleverer EU-kvoter til oppgjør for sin kvoteplikt. For å sikre at EU-kvotene ikke brukes to ganger blir EU-kvotene slettet etter at de er brukt til oppgjør for kvoteplikten. Kyoto-kvoten kan derimot brukes av medlemsstaten til oppfyllelse av medlemsstatens utslippsforpliktelse under Kyotoprotokollen.

Luftfartskvotedirektivet omfatter både internasjonal og innenriks luftfart. I motsetning til innenriks luftfart er internasjonal luftfart ikke omfattet av landenes utslippsforpliktelser under Kyotoprotokollen. Det finnes dermed ingen Kyoto-kvoter som er ment å skulle dekke utslippene fra internasjonal luftfart. EU-kvotene som tildeles luftfartssektoren⁸ har derfor ikke en slik dobbel identitet, og når luftfartøysoperatørene innleverer EU-kvoter som er tildelt luftfartssektoren følger det ikke med noen Kyoto-kvoter som statene kan benytte til oppgjør av Kyotoprotokollen.

De kvotepliktige luftfartøysoperatørene har imidlertid også anledning til å innlevere EU-kvoter som er tildelt de kvotepliktige bedriftene, samt til en viss grad kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene Den grønne utviklingsmekanismen⁹ og Felles gjennomføring¹⁰. I den grad luftfartøysoperatørene velger å innlevere kvoter som medlemsstatene kan bruke til oppgjør for utslippsforpliktelsen under Kyotoprotokollen (dvs. EU-kvoter som følges av Kyoto-kvoter, kvoter fra prosjekter under Den grønne utviklingsmekanismen eller kvoter fra Felles gjennomføringsprosjekter) skal disse Kyoto-kvotene samles opp i det sentrale EU-registeret.

Bruk av kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene - CDM/JI

I 2012 begrenses adgangen for luftfartøysoperatørene til å dekke sine utslipp med kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene (CDM og JI) til 15 prosent av innleverte kvoter.

⁶ EUA – (EU Allowance)

⁷ AAU – (Assigned Amount Unit)

⁸ EUAA – (EU Aviation Allowance)

⁹ CDM – (Clean Development Mechanism)

¹⁰ JI – (Joint Implementation)

Prosentatsen vil bli revidert før perioden 2013-2020, men skal ikke settes lavere enn 1,5 prosent av innleverte kvoter. Den endelige prosentatsen vil bli offentliggjort senest 1. juli 2012.

Andre effekter på klimaet

Kvoteplikten gjelder kun utslipp av CO₂, ikke andre utslipp av klimagasser.

Unntak fra kvoteplikten

Ifølge kvotedirektivets Annex I omfattes CO₂-utslipp fra samtlige flyvninger til eller fra EU-lufthavner av kvoteplikten. Lufthavner er definert vidt, noe som innebærer at en hvilken som helst egnet landingsplass, både til lands og til vanns, kan omfattes. Landingsplasser på skip og bygninger er også omfattet.¹¹

Det gis imidlertid unntak for kvoteplikten for kommersielle luftfartøysoperatører som i tre påfølgende tertialer gjennomfører mindre enn 243 enkeltflyvninger per periode (tilsvarer ca. to flyvninger per dag), eller som har årlige utslipp på mindre enn 10 000 tonn CO₂.

Offisielle flyvninger med regjerende monarker og deres nærmeste familie, statsoverhoder, regjeringssjefer og regjeringsmedlemmer fra land utenfor EU, er også unntatt fra kvoteplikten. Tilsvarende flyvninger for monarker, statsoverhoder osv. fra land innenfor EU, er derimot ikke unntatt fra kvoteplikten.

Følgende flyvninger er også unntatt fra kvoteplikten: Militær-, toll- og politiflyvninger, lete- og redningsflyvninger, brannslukking, humanitære flyvninger, forskningsflyvninger, prøveflyvninger, ambulanseflyvninger, flyvertrening, flyvninger som følger visuelle flyveregler (VFR), flyvninger som returnerer til samme lufthavn uten mellomlanding, flyvninger med luftfartsmaskineri med en maksimal take-off-vekt på under 5 700 kg, samt flyvninger som foretas under forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT/PSO) enten til destinasjoner i EUs ytre områder etter EF-traktatens artikkel 299 nr. 2 eller på enkeltruter som har en kapasitet på mindre enn 30 000 seter i året.

EU-kommisjonen skal arbeide for inngåelse av en global avtale for å redusere utslipp fra luftfart. I mangel av en global avtale, skal det søkes inngått bilaterale avtaler med tredjeland. I tilfeller hvor tredjeland oppretter tilsvarende regelverk kan Kommisjonen beslutte å unnta fra kvoteplikten utslipp som stammer fra flyvninger fra det aktuelle tredjelandet til EU.

Sanksjoner

Luftfartøysoperatører som gjentatte ganger ikke etterlever regelverket kan som et siste utfall bli nektet å operere i EU, jf. endringer i kvotedirektivets art. 16. Det åpnes for at medlemsstatene – etter at andre håndhevingstiltak har mislykket – kan anmode Kommisjonen om å innføre driftsforbud for den angjeldende operatøren. Kommisjonen vil vedta en egen forordning med nærmere regler om innføring av driftsforbud.

Revidering av kvotesystemet i 2014

Kvotedirektivets artikkel 30 nr. 4 krever at Kommisjonen innen 1. desember 2014 vurderer kvotesystemet og åpner for at Kommisjonen kan foreslå endringer.

¹¹ I Kommisjonens retningslinjer (beslutning 2009/450/EF) er lufthavn (aerodrome) definert som følger: 'aerodrome' means a defined area on land or water, including buildings, installations and equipment, intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

For øvrig gjelder de samme reglene som i kvotedirektivet (direktiv 2003/87/EF).

4. NASJONAL GJENNOMFØRING, EØS-TILPASNINGER TIL REGELVERKET

Innledning

Inkludering av luftfartskvotedirektivet i EØS-avtalen innebærer at direktivets virkeområde utvides til også å omfatte flyvninger til og fra lufthavner i EØS/EFTA-statene Island, Liechtenstein og Norge. Flyvninger mellom EØS/EFTA-statene og EUs medlemsstater er allerede omfattet av direktivet. Utvidelsen av virkeområdet innebærer dermed at følgende ekstra flyvninger blir inkludert i systemet:

- (1) innenriks flyvninger i henholdsvis Island, Liechtenstein og Norge,
- (2) flyvninger mellom EØS/EFTA-statene, samt
- (3) flyvninger mellom en EØS/EFTA-stat og et tredjeland utenfor EØS.¹²

Overordnet om tilpasninger til regelverket

Norge implementerer direktivet i norsk rett uten **materielle tilpasninger** (unntak). Dette innebærer at det opprettes ett harmonisert, felleseuropeisk kvotesystem for luftfart, og at kvoteplikten vil bli gjort gjeldende fra 1. januar 2012 i hele systemet. Samlet kvotemengde og kvotereserven vil utvides forholdsmessig for å reflektere det økte omfanget, og det vil bli utarbeidet en felleseuropeisk standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter innenfor hele systemet.

EØS-avtalens egenart og hensynet til å ivareta to-pilarstrukturen i EØS-avtalen har imidlertid gjort det nødvendig med en rekke **tekniske tilpasninger** til regelverket. EØS-avtalen åpner for eksempel ikke for at EU-kommisjonen fatter beslutninger med direkte virkning for EØS/EFTA-statene. Samtidig ville det ikke være mulig å følge EØS-avtalens normale prosedyrer med en separat beslutningsprosess på EFTA-siden for eksempel dersom det skal kunne fastsettes en felleseuropeisk standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter og dersom det skal sikres at beslutninger om innføring av driftsforbud skal gjøres på en enhetlig måte innenfor hele kvotesystemet. Det har derfor vært nødvendig å justere beslutningsprosessene under direktivet slik at det tas hensyn til at Kommisjonen ikke kan ha myndighet på EFTA-siden samtidig som det etableres ett harmonisert, felleseuropeisk kvotesystem. Arbeidet med å utarbeide de tekniske tilpasningene har vært svært krevende.

Som følge av at arbeidet med å utarbeide tekniske tilpasninger har tatt tid, er enkelte av fristene i direktivet allerede utløpt eller i ferd med å løpe ut før den norske loven er vedtatt. Sen innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen har ført til spesielle utfordringer. Med et harmonisert, felleseuropeisk system kan man ikke operere med egne frister i deler av systemet. EØS/EFTA-statene kan dermed ikke få tilpasninger som åpner for egne frister for de ekstra flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen. For at det skal være mulig å etablere ett felleseuropeisk system, må relevante data fra hele systemet være tilgjengelig samtidig. I

¹² Svalbard er ikke omfattet av EØS-avtalen og regnes derfor som tredjeland i henhold til dette regelverket. Dette innebærer at flyvninger mellom Svalbard og EØS-området (for eksempel Norge) er omfattet av kvoteplikten, mens flyvninger mellom Svalbard og land utenfor EØS (for eksempel Russland) ikke er omfattet. Flyvninger internt på Svalbard er heller ikke omfattet. Den norske klimakvoteloven er gitt anvendelse på den norske delen av kontinentalsokkelen med de begrensninger som følger av folkeretten. Flyvninger til, fra og mellom offshoreinstallasjoner, herunder landingsplasser på skip som befinner seg på kontinentalsokkelen, er dermed også omfattet av kvoteplikten.

henhold til direktivet skal Kommisjonen i september 2011 fastsette en felleseuropeisk standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Denne beslutningen fastsettes på grunnlag av luftfartøysoperatørenes innsamlede aktivitetsdata (tonn-kilometerdata) for 2010. Relevante aktivitetsdata for 2010 må dermed også være tilgjengelig for alle de ekstra flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen dersom disse flyvningene skal kunne tas i betraktning ved Kommisjonens fastsettelse av den felleseuropeiske standarden (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Dette har ført til at EU- og EØS-landene¹³ – i påvente at formell avklaring om innlemmelse og gjennomføring av direktivet – har måttet samarbeide om å sikre frivillig innsamling av de relevante dataene fra alle de ekstra flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen.

Siden standarden (benchmark) som skal legges til grunn for tildelingen av vederlagsfrie kvoter baseres seg på aktivitetsdata for 2010, er alternativet til frivillig innsamling av relevante data å opprette to parallelle kvotesystemer med ulike prosesser for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Det ene systemet ville da tilsvare det opprinnelige omfanget av kvotesystemet basert på aktivitetsdata for 2010. De ekstra flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen ville da ikke kunne bli fullstendig integrert i dette opprinnelige systemet, men ville måttet basere seg på innsamlede aktivitetsdata for eksempel for 2011 eller 2012. Dette alternativet har vært ansett som lite ønskelig ettersom det er en lang rekke luftfartøysoperatører som både utfører flyvninger innenfor direktivets opprinnelige virkeområde og ekstra flyvninger som kommer inn som følge av utvidelsen. Disse operatørene ville blant annet ha måttet forholde seg til to separate prosesser for tildeling av vederlagsfrie kvoter med tilhørende vesentlig økning i de administrative byrdene, for eksempel måtte det innsamles aktivitetsdata for to ulike år for ulike flyvninger, og det ville måtte fremmes to ulike søknader om tildeling av kvoter. For å unngå at operatører skal måtte forholde seg til to separate prosesser for tildeling av vederlagsfrie kvoter, har det isteden vært ansett som ønskelig å basere seg på frivillig etterlevelse av pliktene i direktivet frem til direktivet er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i EØS/EFTA-statenes nasjonale lovgivning.

Kvotepliktig enhet – hvem som omfattes av den norske loven

Direktivet er innlemmet i EØS-avtalen uten materielle tilpasninger når det gjelder hvilke operatører som omfattes av regelverket, og når det gjelder hvilke operatører som skal administreres av Norge. Dette innebærer at direktivets regler blir gjort gjeldende på tilsvarende måte i Norge som i resten av systemet.

Luftfartøysoperatører som er omfattet av regelverket vil kun forholde seg til én administrerende stat uavhengig av hvor mange stater flyvningene går til. De luftfartøysoperatørene som skal oppfylle sine forpliktelser på grunnlag av den norske loven er de operatørene som har fått utstedt sin lisens og/eller driftstillatelse av norske myndigheter, samt luftfartøysoperatører fra tredjeland og ikke-kommersielle operatører fra EU som hadde den største andelen av sine EØS-relaterte utslipp¹⁴ i Norge i et basisår (2006 eller oppstartsåret). Basert på disse grunnreglene

¹³ Årsaken til at EU- og EØS-landene har måttet samarbeide om å sikre innsamling av relevante data er at samtlige operatører som utfører ekstra flyvninger måtte orienteres om at det også skal samles inn data fra de ekstra flyvningene. Utvidelsen av virkeområdet til også å dekke Norge kan påvirke alle operatører som flyr til, fra og mellom norske lufthavner, ikke bare norske operatører.

¹⁴ Med EØS-relaterte utslipp menes utslipp fra flyvninger til og fra lufthavner som er omfattet av direktivets virkeområde. Operatører som ikke har fått lisens fra en EØS-stat fordeles mellom de administrerende statene ut fra hvilken stat som har den største andelen av operatørens utslipp. Operatørens utslipp fra flyvninger fra

vedtar EU-kommisjonen årlig – innen 1. februar hvert år – en forordning med en felles, autoritativ liste over hvilke luftfartsoperatører som administreres av hvilken stat. Det er allerede offentliggjort én slik liste for 2009 og én for 2010. Listen avgjør hvilket lands myndigheter en luftfartsoperatør skal forholde seg til. Listen avgjør ikke om operatøren er kvotepliktig eller ikke. Kvoteplikten avhenger av om operatøren faktisk foretar flyvninger som er omfattet av direktivet. Dette innebærer at listen både kan omfatte operatører som ikke er kvotepliktige og at operatører som er kvotepliktige ikke står på listen. Det vil være Klima- og forurensningsdirektoratet som vil være administrerende myndighet for luftfartskvotesystemet i Norge.

EØS/EFTA-statene har i forbindelse med innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen akseptert at det bare opprettes én felleseuropeisk liste over hvilken stat som administrerer hvilken luftfartøysoperatør. En rekke norske luftfartøysoperatører flyr allerede til EU-lufthavner og ville dermed ha vært omfattet av regelverket uavhengig av om det ble utvidet til også å omfatte EØS/EFTA-statene. Disse luftfartøysoperatørene står allerede oppført på EU-kommisjonens lister for 2009 og 2010, men er da oppført under andre stater enn Norge. Årsaken til dette er at Norge ble ansett som et tredjeland da disse listene ble vedtatt, og at luftfartøysoperatører som har fått utstedt sin lisens og/eller driftstillatelse av norske myndigheter dermed i henhold til regelverket skulle administreres av den staten som hadde den største andelen av den norske operatørens utslipp i 2006. Nå som EØS/EFTA-statene blir en del av systemet vil luftfartøysoperatører som har fått utstedt sin lisens og/eller driftstillatelse av norske myndigheter bli administrert av Norge, og vil i løpet av 2011 bli overført fra den staten som operatøren allerede har etablert kontakt med. Det er også åpnet for at luftfartsoperatører som skal overføres på bakgrunn av art 18a nr. 1 (b), det vil si luftfartøysoperatører fra tredjeland og ikke-kommersielle operatører fra EU, kan søke sin nåværende administrerende medlemsstat om å bli overført til norske myndigheter på et senere tidspunkt, dog ikke senere enn 2020.

De luftfartøysoperatørene som skal forholde seg til norske myndigheter er dermed de operatørene som har fått lisens og/eller driftstillatelse av norske myndigheter, samt de operatørene fra tredjeland og ikke-kommersielle operatører fra EU som har den største andelen av sine EØS-relaterte utslipp i Norge, med mindre noe annet fremgår av EU-kommisjonens offisielle liste – i så fall skal listen følges.

Fastsettelse av samlet kvotemengde og en standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter

Direktivet er innlemmet i EØS-avtalen uten tilpasninger når det gjelder fastsettelse av samlet kvotemengde og en standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Dette innebærer at operatørene som administreres av Norge står overfor de samme bestemmelsene i dette direktivet som operatører som administreres av andre land.

For at det skal kunne etableres ett harmonisert, felleseuropeisk kvotesystem må det foreligge utslipps- og aktivitetsdata for 2010 for alle kvotepliktige luftfartøysoperatører. Summen av aktivitetsdataene for 2010 er avgjørende for fastsettelsen av standarden (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter, mens aktivitetsdataene for 2010 for hver enkelt operatør er avgjørende for hvor mange kvoter hver operatør får tildelt vederlagsfritt. Utslippsdataene for 2010 er avgjørende for hvor mange kvoter hver stat skal få anledning til å auksjonere, da

norske lufthavner, samt utslipp fra flyvninger fra tredjeland utenfor EØS til Norge, tilskrives Norge. Dersom den største delen av operatørens utslipp tilskrives Norge, skal operatøren administreres av Norge.

kvotene som skal auksjoneres fordeles mellom statene i henhold til statens andel av de samlede verifiserte utslippene i 2010.

I henhold til direktivet skulle kvotepliktige luftfartsoperatører innen 30. august 2009 innlevere et utkast til overvåkningsprogram for godkjenning av sin administrerende medlemsstat. Operatørene skulle starte innsamlingen av utslipps- og aktivitetsdata den 1. januar 2010. Den sene innlemmelsen av luftfartskvotedirektivet i EØS-avtalen har medført at EØS/EFTA-statene ikke kunne ha sin nasjonale lovgivning på plass tidnok til å kreve innsamling av relevante data allerede fra 1. januar 2010 for de ekstra flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen. Europeiske myndigheter har derfor samarbeidet om å be de berørte aktørene om frivillig innsamling av relevante data.

Kvotepliktige operatører som har flyvninger til EU-lufthavner er omfattet av det opprinnelige virkeområdet til luftfartskvotedirektivet, og skulle dermed allerede ha utarbeidet og fått godkjent overvåkingsplaner da systemet ble formelt besluttet utvidet til også å omfatte EØS/EFTA-statene. For disse operatørene innebærer utvidelsen bare at det må samles inn data for eventuelle ekstra EØS/EFTA-flyvninger. Nye operatører som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen, hadde derimot ikke utarbeidet overvåkingsplanene allerede, og måtte derfor identifiseres, bes om frivillig å utarbeide overvåkingsplaner og starte innsamling av utslipps- og aktivitetsdata fra sine kvotepliktige flyvninger. Høsten 2009 ble det arbeidet for å sikre frivillig innsamling av relevante data fra berørte operatører. Det kan likevel ikke utelukkes at enkelte operatører som er omfattet av systemet ikke har blitt identifisert tidnok til at operatøren har kunnet samle inn relevante utslipps- og aktivitetsdata allerede fra 1. januar 2010.

Manglende innsamling av relevante 2010-data vil imidlertid ikke kun være et problem for nye operatører som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen. Erfaringene fra andre europeiske land er at det har vært svært krevende å komme i kontakt med berørte operatører, og en rekke land har ikke lyktes med å kontakte sine operatører tidnok til å sikre utarbeidelse og godkjenning av overvåkings- og rapporteringsplaner innen 1. januar 2010. I midten av 2010 var det fortsatt mange administrerende myndigheter som ikke hadde lyktes med å komme i kontakt med berørte operatører. Hvordan man skal forholde seg til eventuelle manglende data håndteres derfor sentralt, og er ikke en utfordring som er unik for EØS/EFTA-statene. Når det gjelder beslutningsprosessen som ligger til grunn for fastsettelse av de historiske utslippene etter direktivets artikkel 3c(4) og fastsettelsen av samlet kvotemengde og standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter etter direktivets artikkel 3e(3), er det etablert ordninger som sikrer at EØS/EFTA-statene involveres i prosessen. I henhold til direktivet skal Kommisjonen fastsette de historiske utslippene og dessuten fastsette samlet kvotemengde og en felleseuropeisk standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. For EØS/EFTA-statene har det vært viktig å sikre så stor grad av medbestemmelse som mulig samtidig som det kun opprettes ett harmonisert, felleseuropeisk kvotesystem.

Tildeling av kvoter vederlagsfritt i Norge, herunder tildeling av kvoter fra reserven

At direktivet innlemmes i EØS-avtalen uten materielle tilpasninger innebærer blant annet at luftfartøysoperatører som administreres av norske myndigheter ikke skal komme annerledes ut enn luftfartøysoperatører som administreres av andre lands myndigheter. Det er gjort en betydelig innsats for å sikre at det skal kunne etableres en harmonisert, felleseuropeisk standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Fastsettelse av en slik felleseuropeisk standard forutsetter at data fra de ekstra EØS/EFTA-flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen tas med i betraktning når standarden fastsettes. For å

kunne ta disse flyvningene i betraktning, er det avgjørende at tonn-kilometer aktivitetsdata for 2010 for alle de ekstra EØS/EFTA-flyvningene inkluderes i søknader om vederlagsfri tildeling. Disse søknadene skal i henhold til direktivet innleveres til de administrerende myndighetene innen 31. mars 2011. Dette innebærer således en frist for nasjonal gjennomføring i Norge ettersom de aktuelle operatørene som administreres av Norge må pålegges å fremme søknader innen dette tidspunktet for at de relevante dataene skal kunne tas i betraktning av Kommisjonen ved fastsettelsen av standarden (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter. Den samme standarden vil bli lagt til grunn av Klima- og forurensningsdirektoratet ved beregningen av den vederlagsfrie tildelingen til den enkelte luftfartøysoperatøren som administreres av Norge. Hver enkelt aktør som administreres av Norge vil da få tildelt kvoter vederlagsfritt i henhold til sin andel av de samlede tonn-kilometer aktivitetsdataene innenfor systemet i 2010.

Også når det gjelder tildeling av kvoter fra den felleseuropeiske kvotereserven forbeholdt luftfartsaktiviteter vil det bli fastsatt en harmonisert, felleseuropeisk standard (benchmark). Operatører administrert av Norge vil dermed få tildelt kvoter på samme grunnlag som konkurrerende operatører som administreres av andre land.

Salg av kvoter

Hvor mange kvoter hver stat skal selge skal beregnes sentralt i Europa. Det samlede antall salgskvoter skal fordeles mellom EØS-statene i henhold til hver enkelt stats andel av de totale utslippene i 2010. Det skal vedtas en egen forordning om auksjonering av kvoter. Denne er ennå ikke formelt vedtatt.

Luftfartskvotedirektivet fastsetter at inntekter generert fra kvotesalg "bør" øremerkes klimatiltak, jf. art 3d nr 4. EØS/EFTA-statene er ikke unntatt fra denne bestemmelsen. Budsjettsaker faller imidlertid utenfor EØS-avtalens virkeområde, og ved innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen er det derfor presisert at innlemmelsen av denne bestemmelsen ikke skal ha innvirkning på EØS-avtalens virkeområde. Direktivets bestemmelse om dette er en "bør-bestemmelse" og det er presisert at det er opp til landene selv å bestemme hvordan disse inntektene skal benyttes. Ved innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen har EØS/EFTA-statene fått innvilget et fritak fra rapporteringsforpliktelsene.

Sanksjoner

De alminnelige sanksjonene under kvotedirektivet gjelder også for luftfartssektoren. Dette innebærer blant annet at en operatør kan bli dømt til fengsel eller bøter for manglende innlevering av kvoter, og at det skal betales et gebyr på 100 Euro for hver for sent innleverte klimakvote. Betaling av gebyret fritar ikke for plikten til å innlevere kvoten.

Spesielt for luftfartssektoren er at luftfartøysoperatører også kan bli ilagt driftsforbud – operating ban – som en ytterste konsekvens av manglende etterlevelse av regelverket. I henhold til direktivet kan Kommisjonen på anmodning fra medlemsstatene innføre driftsforbud med virkning for hele EU. Kommisjonen vil vedta en egen kommisjonsforordning med nærmere regler om innføring av driftsforbud.

For å sikre at ileggelse av driftsforbud gjennomføres på en ensartet måte i hele EØS-området har EØS/EFTA-statene akseptert at Kommisjonen også ilegger driftsforbud overfor operatører som administreres av EØS/EFTA-statene, herunder norske operatører. Ettersom Kommisjonen ikke kan ha direkte myndighet i EØS/EFTA-statene vil Kommisjonens beslutninger om

ileggelse av driftsforbud ikke være bindende for EØS/EFTA-statene før Kommisjonens beslutning er innlemmet i EØS-avtalen gjennom en etterfølgende EØS-komitebeslutning.

5. FORSLAG TIL LOV- OG FORSKRIFTSENDINGER OM GJENNOMFØRING AV LUFTFARTSKVOTEDIREKTIVET MED TILHØRENDE RETTSAKTER

Luftfartskvotedirektivet (direktiv 2008/101/EF), kommisjonsbeslutning 2009/450/EF, og kommisjonsforordning (EU) nr. 82/2010 vil bli innlemmet i EØS-avtalen i nærmeste fremtid. Kommisjonsbeslutning 2009/339/EF er allerede vedtatt innlemmet gjennom EØS-komitebeslutning nr. 148/2009 av 4. desember 2009. Gjennom disse rettsaktene blir luftfartsaktiviteter inkludert i EUs kvotesystem. Rettsaktene foreslås gjennomført i norsk rett gjennom endringer i den eksisterende klimakvoteloven og -forskriften.

Overordnede bestemmelser, herunder regler om kvoteplikt og tildeling av vederlagsfrie kvoter, foreslås gjennomført i lov, mens mer detaljerte bestemmelser, herunder regler om overvåking og rapportering av utslipp- og aktivitetsdata, foreslås gjennomført i forskrift.

Nærmere omtale av de enkelte lovendringsforslagene er gitt i merknadene til de enkelte lovbestemmelsene.

Det foreslås at loven trer i kraft straks. Plikten til å overvåke og rapportere utslipp gjelder fra 2010. Luftfartøysoperatørenes plikt til å innlevere kvoter tilsvarende utslippene trer imidlertid ikke i kraft før 1. januar 2012. Dette innebærer at § 4 så vidt gjelder luftfartsaktiviteter ikke trer i kraft før 1. januar 2012, mens § 13 så vidt gjelder luftfartsaktiviteter ikke trer i kraft før 1. januar 2013. Videre foreslås det at § 21a skal tre i kraft fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Når det gjelder forslaget til forskriftsendringer, innebærer dette en endring av systemet i den eksisterende klimakvoteforskriften. Forskriften foreslås delt inn i tre deler, hvor første del gjelder industri, andre del gjelder luftfart, mens tredje del inneholder generelle bestemmelser som gjelder både luftfart og industri. Forskriftsendringene gjelder hovedsakelig forslag til ny andre del om luftfart. Denne delen inneholder bl.a. detaljerte krav til metode for beregning av utslipp, samt krav til innhold i overvåkningsplaner og rapporter. Denne delen inneholder også utfyllende bestemmelser om søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter, herunder krav til søknadens innhold og overvåking av tonn-kilometerdata. Tidsfristene som gjelder for luftfartøysoperatører som administreres av Norge – for eksempel fristen for å søke om vederlagsfri tildeling og fristen for å innlevere kvoter til oppgjør for kvoteplikten – vil være de samme som i resten av kvotesystemet, med unntak av fristen til å levere inn utslippsrapporter. Fristen for innlevering av utslippsrapporter foreslås satt til 20. mars året etter utslippene fant sted.

Det foreslås også en ny bestemmelse som gir internkontrollforskriften anvendelse for kvotepliktige luftfartøysoperatører, slik at denne gjelder tilsvarende for luftfartøysoperatører som for andre kvotepliktige, se forskriftens § 9-4 og merknaden til ny § 17a i lovforslaget.

Det foreslås at forskriften trer i kraft straks.

6. KONSEKVENSER FOR MILJØET

Luftfarten bidrar til menneskeskapte klimaendringer gjennom utslipp av blant annet CO₂. Luftfartens andel av de samlede menneskeskapte klimagassutslippene er anslått til om lag 2 prosent, men andelen er sterkt økende.¹⁵ Hensikten med å inkludere utslipp fra luftfart i kvotesystemet er å få kontroll med utslippsveksten og legge til rette for utslippsreduksjoner på tvers av sektorer og en kostnadseffektiv tilnærming mellom land.

Miljøeffekten av å innføre et kvotesystem avhenger av det samlede antall kvoter som gjøres tilgjengelig. Samlet antall kvoter som utstedes separat for luftfartssektoren skal i 2012 tilsvare 97 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006. I perioden 2013-2020 skal den gjennomsnittlige årlige kvotemengden reduseres til 95 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006. 82 prosent av disse kvotene vil tildeles vederlagsfritt til eksisterende operatører. Kvotepliktige luftfartøysoperatører må således enten redusere sine egne utslipp ved å gjennomføre utslippsreduserende tiltak i egen drift eller kjøpe kvoter fra andre slik at de samlede utslippene ikke overstiger samlet kvotemengde. Luftfartssektoren har i tillegg en ubegrenset adgang til å kjøpe kvoter fra de stasjonære installasjonene som er omfattet av EUs kvotesystem. Dette innebærer at utslippsveksten innenfor luftfartssektoren kan fortsette så lenge sektoren kjøper kvoter fra de stasjonære installasjonene og på denne måten reduserer antall kvoter i det systemet og finansierer utslippsreduksjoner blant de stasjonære utslippskildene. Luftfartssektoren har også en viss adgang til å benytte kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene (Den grønne utviklingsmekanismen(CDM) og Felles gjennomføring (JI)), noe som innebærer at luftfartssektoren kan finansiere utslippsreduksjoner andre steder gjennom bruk av de prosjektbaserte mekanismene fremfor å gjennomføre egne tiltak.

Ifølge EU-kommisjonens konsekvensanalyse forventes utslippene innenfor luftfartssektoren å vokse betraktelig frem mot 2020. Fastsettelse av samlet kvotemengde innebærer at luftfartssektoren vil bidra til å redusere utslippene tilsvarende 36 prosent av egne utslipp frem til 2015 og 46 prosent frem til 2020, sammenlignet med forventet utslippsutvikling uten nye tiltak innenfor sektoren. Som det fremgår ovenfor er det ikke gitt at disse reduksjonene vil fysisk finne sted innenfor luftfartssektoren. Innlemmelse i EØS-avtalen vil bidra ytterligere til å redusere utslippene, ved at utslipp fra innenriksflyvninger i EØS/EFTA-statene, samt flyvninger mellom EØS/EFTA-statene og mellom EØS/EFTA-statene og tredjeland utenfor EØS, inkluderes i kvotesystemet.

7. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Direktivet er innlemmet i EØS-avtalen uten materielle tilpasninger. De tekniske tilpasningene som har vært nødvendige ved innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen fører ikke til økte byrder – utover det som følger av direktivet – for operatører som flyr til eller fra norske lufthavner.

Utvidelsen av virkeområdet til også å omfatte flyvninger til og fra lufthavner i EØS/EFTA-statene Island, Liechtenstein og Norge innebærer at følgende ekstra flyvninger blir inkludert i systemet:

¹⁵ Dette anslaget omfatter kun effekten av CO₂-utslipp, men tar ikke hensyn til utslipp av vanndamp, dannelsen av cirruskyer eller utslippseffekter som motvirker global oppvarming.

- (1) innenriks flyvninger i henholdsvis Island, Liechtenstein og Norge,
- (2) flyvninger mellom EØS/EFTA-statene, samt
- (3) flyvninger mellom en EØS/EFTA-stat og et tredjeland utenfor EØS.

Konsekvenser for luftfartøysoperatørene

Utvidelsen av virkeområdet vil kunne få konsekvenser for alle luftfartøysoperatører som utfører ekstra flyvninger som beskrevet over. I denne konsekvensvurderingen gjennomgås kun konsekvensene som følge av utvidelsen av kvotesystemet til å dekke Norge. Dette gjelder følgende flyvninger:

- innenriks flyvninger i Norge
- flyvninger mellom Norge og Island
- flyvninger mellom Norge og Liechtenstein
- flyvninger mellom Norge og tredjeland utenfor EØS-området.

Hvor store konsekvenser utvidelsen av virkeområdet vil ha for den enkelte operatør avhenger først og fremst av hvorvidt den aktuelle operatøren allerede er en del av EUs kvotesystem før virkeområdet blir utvidet til også å omfatte EØS/EFTA-statene, eller om den aktuelle operatøren kommer inn i systemet som følge av utvidelsen.

Kostnader knyttet til bruk av kvoter for å dekke sine utslipp

Inkludering av luftfart i kvotesystemet vil føre til økte kostnader knyttet til flyvninger ettersom operatørene også vil stå overfor kvoteprisen i sine kalkyler. Konsekvensene for sektoren vil være avhengig av prisen på kvoter og antall kvoter som tildeles vederlagsfritt. Prisen på kvotene vil avhenge av forholdet mellom tilbud og etterspørsel. Prisen på luftfartskvotene vil ikke overstige prisen på kvoter i systemet for stasjonære installasjoner. Denne kvoteprisen noteres i dag til om lag 120 kroner per tonn. I 2012 skal samlet kvotemengde tilsvare 97 prosent av de historiske utslippene i Europa. En kvote representerer ett tonn CO₂. Av det samlede antall kvoter skal 85 prosent tildeles vederlagsfritt. Resten av kvotene vil bli solgt i markedet. Kvoter som tildeles vederlagsfritt fordeles mellom operatørene ut fra operatørens andeler av de samlede tonn-kilometerdata som alle operatørene utførte i løpet av 2010. De fleste operatørene forventes dermed å ha høyere utslipp enn de får tildelt i form av kvoter, og operatørene må dermed enten kjøpe kvoter i markedet eller gjennomføre utslippsreduserende tiltak i egen drift.¹⁶ Ifølge EU-kommisjonens konsekvensutredning fra 2006 forventes innføringen av kvotesystemet å føre til en økning i billettprisen på mellom 5 og 40 Euro avhengig av strekning.

Kvotesystemet omfatter alle flyvninger til og fra europeiske lufthavner uavhengig av operatørens opprinnelsesland. Kommersielle operatører forventes i det alt vesentlige å kunne sende de økte kostnadene videre til sine kunder. Konkurransesituasjonen skal dermed ikke påvirkes nevneverdig. Terskelverdiene i direktivet (dvs. unntak fra kvoteplikt for kommersielle operatører som slipper ut mindre enn 10 000 tonn per år eller kommersielle operatører som utfører mindre enn 243 relevante flyvninger i tre påfølgende tertialer) innebærer imidlertid at en rekke mindre operatører unntas fra kvoteplikten. Disse unntakene innebærer konkurransefordeler for mindre operatører.

¹⁶ Innen kvoter til oppgjør for kvoteplikten i 2012 skal innleveres 31. april 2013, vil operatørene imidlertid ha fått utdelt vederlagsfrie kvoter både for 2012 og 2013. Operatørene vil dermed ha kvoter både for 2012 og 2013 på konto før oppgjøret for 2012 finner sted.

I tillegg til kvotekostnadene vil det dessuten være en rekke administrative byrder knyttet til deltakelse i systemet. Felles for luftfartøysoperatører som omfattes av regelverket er at overvåking, rapportering og søknader om tildeling av vederlagsfrie kvoter vil føre til administrative byrder. Det vil også være arbeid knyttet til forvaltning av klimakvoter, for eksempel vurderinger av tidspunkter for kvotekjøp og eventuelt -salg.

For å dekke statens kostnader ved behandling og godkjenning av overvåkingsplaner vil norske administrerende myndigheter innkreve et gebyr fra operatører som administreres av Norge. Gebyrene vil fastsettes i forskrifts form, og vil ikke avvike vesentlig fra gebyrer innkrevd av andre administrerende myndigheter. Det legges opp til at gebyrene skal fullfinansiere statens kostnader.

Lovutkastets § 4 andre ledd angir at *"Kongen kan i forskrift gi bestemmelser om betaling av gebyr for godkjenning av overvåkingsplaner etter første ledd"*. Ved fastsettelsen av gebyrenes størrelse i forskriftsutkastets § 8-6 er det lagt til grunn at gebyret skal dekke forurensningsmyndighetens totale kostnader ved godkjenning av henholdsvis ny og revidert overvåkingsplan. Gebyrene er beregnet i henhold til Finansdepartementets rundskriv R-112/2006 "Retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger". Klima- og forurensningsdirektoratet har lagt til grunn en timepris på 740,92 kroner. Grunnlaget for denne timeprisen kommer fra en gjennomgang av Statens forurensningstilsyn sine gebyrordninger fra 2008, der timepris ble beregnet til 712 kr på grunnlag av rundskrivet fra Finansdepartementet. Denne prisen er deretter justert for prisstigning ved bruk av Statistisk Sentralbyrås priskalkulator. I forskriftsutkastets § 8-6 er det angitt tre gebyrklasser for godkjenning av både nye og reviderte overvåkingsplaner. Tre gebyrklasser vil skape rom for tilstrekkelig fleksibilitet ved illeggelsen av disse gebyrene.

I § 8-6 første ledd om godkjenning av nye overvåkingsplaner er lav gebyrklasse basert på kostnader opp til én arbeidsdag, middels gebyrklasse skal favne kostnader fra én til 5 arbeidsdager, mens høy gebyrklasse er basert på mer enn 5 arbeidsdager. Forslag til gebyrsatser er derfor som følger:

- Høy gebyrklasse: 25 900 kr
- Middels gebyrklasse: 15 600 kr
- Lav gebyrklasse: 5 200 kr

Gebyrsatsene for godkjenning av reviderte overvåkingsplaner er basert på en forventning om halvert arbeidsinnsats i forhold til arbeidsinnsatsen knyttet til godkjenning av nye overvåkingsplaner. Forslag til gebyrsatser for godkjenning av reviderte overvåkingsplaner i § 8-6 andre ledd er derfor som følger:

- Høy gebyrklasse: 13 000 kr
- Middels gebyrklasse: 7 800 kr
- Lav gebyrklasse: 2600 kr

Det foreslås videre at luftfartøysoperatører som administreres av Norge blir underlagt de øvrige gebyrbestemmelsene i den någjeldende forskriftens kapittel 5 (som foreslås flyttet til nytt kapittel 8 i endringsforslaget) på samme måte som for annen kvotepliktig industri. Disse gebyrene er også beregnet i henhold til Finansdepartementets rundskriv R-112/2006 "Retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger". Det innebærer at operatørene, på lik linje med annen kvotepliktig industri, skal betale:

- Gebyr pålydende 56 øre pr utdelte kvote (§ 5-1),

- Gebyr pålydende 400 kr for opprettelse av konto i kvoteregisteret (§ 5-2),
- Årlig gebyr pålydende 400 kr for å inneha konto i kvoteregisteret (§ 5-3),
- Satsinndelt gebyr for inspeksjoner (§ 5-4) og
- Satsinndelt gebyr for godkjenning av den kvotepliktiges utslippsrapport (§ 5-5)

Det foreslås ikke noe eget gebyr for godkjenning av tonn-kilometerrapporten, da dette vil skje som ledd i tildelingen. Kostnadene med denne godkjenningen antas å bli dekket av utdelingsgebyret under någjeldende § 5-1.

Luftfartøysoperatørene som blir berørt av utvidelsen kan grovt sett deles opp i to grupper når det gjelder administrative byrder knyttet til utvidelsen av systemet: (a) Operatører som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen, og (b) operatører som allerede er omfattet. Generelt kan man si at de administrative byrdene knyttet til utvidelsen vil være større for operatører som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen enn for operatørene som allerede er omfattet.

a) Nye operatører og operatører som overskrider terskelverdier

Luftfartøysoperatører som kun utfører flyvninger som beskrevet i punktene 1-3 vil bli omfattet av systemet som en følge av at virkeområdet blir utvidet. Det forventes at et lite antall norske og utenlandske operatører faller innunder denne kategorien som følge av sine flyvninger til og fra norske lufthavner.

Direktivet opererer med terskelverdier som innebærer at kommersielle operatører med begrenset aktivitetsnivå og/eller utslippsnivå er unntatt fra kvoteplikten. Det kan tenkes at operatører som før utvidelsen er under terskelverdiene, men som på grunn av at de utfører ekstra flyvninger som nevnt over, havner over terskelverdiene og dermed ikke lenger blir unntatt for kvoteplikten. Ikke-kommersielle operatører som bruker forenklete rapporteringssystemer kan også komme over terskelverdiene. De vil da ikke lenger ha adgang til å benytte forenklet rapportering, og må dermed oppdatere sine utslipps- og rapporteringsplaner i tråd med bestemmelser i utkast til forskrift om endring av klimakvoteforskriften.

Utarbeidelse av en plan for overvåking og rapportering av utslipp som skal ligge til grunn for operatørens innlevering av utslipps- og aktivitetsdata, samt oppgjør av kvoteplikten skal i utgangspunktet kun gjøres én gang. Avhengig av aktivitetsnivået til operatøren, anslås utarbeidelsen av en slik plan å ville kunne kreve opp mot én måneds arbeidsinnsats. Endringer i operatørens aktivitetsnivå eller metode for beregning av utslipp, kan som nevnt føre til behov for større eller mindre justeringer i overvåkingsplanen. Ved vesentlige endringer skal oppdatert overvåkningsplan leveres til Klima- og forurensningsdirektoratet. Mindre justeringer behøver kun å notiseres til direktoratet. Utarbeidelse og innlevering av årlige utslippsrapporter – innen 20. mars hvert år – anslås å ville kunne kreve opp mot én ukes arbeidsinnsats. Rapportene skal verifiseres av en uavhengig tredjepart før de oversendes Klima- og forurensningsdirektoratet. Verifisering anslås å ville kunne koste om lag 40 000 – 100 000 kroner, avhengig av operatørens kompleksitet og prosedyrer. Innlevering av søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter skal bare gjøres én gang frem til 2020, og anslås å ville kunne kreve opp mot én ukes arbeidsinnsats.

b) Operatører som er med i systemet før utvidelsen

Operatører som er en del av systemet før utvidelsen finner sted skal allerede ha utarbeidet og fått godkjent en plan for overvåking og rapportering av utslipp.

For disse luftfartøysoperatørene innebærer utvidelsen av systemet kun ubetydelige økninger i administrative byrder ettersom operatører som flyr til EU-lufthavner allerede er omfattet av systemet uavhengig av om regelverket gjøres gjeldende i Norge. Disse operatørene er dermed allerede omfattet av pliktene i direktivet rundt innlevering av årlige utslippsrapporter med mer, og kan i all hovedsak nøye seg med å oppdatere eksisterende planer for å ta høyde for de ekstra flyvningene som kommer inn i systemet som følge av utvidelsen.

Operatører som allerede er en del av systemet, men som har fått lisens og/eller driftstillatelse av norske myndigheter skal administreres av norske myndigheter. Det samme gjelder norske ikke-kommersielle operatører og operatører fra tredjeland hvis største andel av utslipp i basisåret fra flygninger tilskrives Norge, med mindre annet følger av Kommisjonens liste over luftfartøysoperatører. Omtrent 12 norske operatører er allerede en del av systemet før utvidelsen finner sted. I tillegg forventes det at Norge vil måtte administrere et mindre antall operatører fra tredjeland utenfor EØS som allerede er en del av systemet. Før utvidelsen av systemet vil disse operatørene bli administrert av EU medlemsstater, og de må derfor overføres til administrerende myndighet i Norge, jfr. omtale under punkt 4. Det er et mål at overføringen av operatørene skal medføre en minst mulig byrde for berørte operatører, men en viss administrativ byrde må påregnes.

Konsekvenser for staten

Innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen fører til at Norge må administrere norske og utenlandske operatører. Dette innebærer økte administrative byrder for staten, nærmere bestemt Klima- og forurensningsdirektoratet. Kostnadene knyttet til oppfølging av de kvotepliktige operatørene vil bli dekket inn gjennom gebyrer fastsatt i forskrift, jfr. omtale ovenfor.

15 prosent av den totale kvotemengden i systemet skal selges. Fordelingen av denne potten skal skje på grunnlag av utslippene som tilskrives den enkelte stat. Fordelingen er uavhengig av hvilken stat som administrerer hvilket selskap. Utslippene fra alle flyvningene i 2010 tilskrives en stat ut fra hvor de enkelte flyvningene har startet og sluttet. For å anslå antall kvoter som skal selges av den norske stat, er det derfor nødvendig med utslippsdata for hele systemet. Slike data foreligger foreløpig ikke. Samlet kvotemengde og totalt antall kvoter som skal selges er heller ikke fastsatt. Det er for tidlig å anslå hvor mange kvoter den norske stat vil få tildelt til salg. Framtidig kvotepris innenfor luftfartssektoren er også usikker. Det er derfor ikke gjort nærmere anslag på forventede provenyeffekter av statens salg av kvoter. Staten vil få nye inntekter fra salg av kvoter tilsvarende antall tildelte kvoter ganger kvoteprisen på salgstidspunktet. Finansdepartementet selger i dag kvoter inn i EUs kvotemarked, og kostnadene ved å administrere salget antas ikke å øke nevneverdig.

Eventuelle Kyoto-kvoter¹⁷ som luftfartøysoperatørene innleverer til oppgjør for kvoteplikten skal fordeles mellom medlemsstatene ut fra den enkelte stats utslipp fra innenriks luftfart. Disse kvotene kan statene bruke til oppfyllelse av utslippsforpliktelsen under Kyotoprotokollen. Omfordelingen vil føre til at land som har en stor andel innenriks luftfart, som Norge, får overført relativt flere kvoter enn land som har en stor andel utenriks luftfart.

¹⁷ AAU'er tilknyttet innleverte EUA'er, CER-kvoter fra Den grønne utviklingsmekanismen, samt ERU-kvoter fra Felles gjennomføringsprosjekter.

Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om CO₂-avgiften på mineralolje til bruk i innenriks luftfart i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2012.

8. MERKNADER TIL DE ENKELTE BESTEMMELSENE I LOVFORSLAGET

Til § 1 (*lovens formål*)

Forslaget til endring i lovens § 1 innebærer at det tilføyes et folkerettsforbehold som nytt annet ledd i bestemmelsen. Loven har i dag et folkerettsforbehold i § 2. Et folkerettsforbehold bør imidlertid kunne komme til anvendelse på alle deler av loven, og det foreslås derfor at folkerettsforbeholdet flyttes fra § 2 til den generelle bestemmelsen i § 1.

Til § 2 (*lovens stedlige virkeområde*)

Lovens virkeområde utvides til å omfatte luftfartsaktiviteter til, fra og innad i EØS-området, samt på Norges kontinentalsokkel.

Det er nødvendig å utvide virkeområdet til å omfatte all lufttransport til og fra hele EØS-området ettersom Norge gjennom luftfartskvotedirektivet vil kunne bli pålagt å administrere luftfartøysoperatører som har kvotepliktige flyvninger fra andre lufthavner enn norske. Dersom Norge for eksempel blir ansvarlig for å administrere en russisk operatør som også har flyvninger mellom Russland og Tsjekkia, så vil flyvningene mellom Russland og Tsjekkia måtte håndheves med hjemmel i den norske loven. Det er derfor ikke tilstrekkelig å utvide lovens virkeområde til å omfatte flyvninger til og fra norske lufthavner.

Klimakvoteloven er ikke gitt anvendelse på Svalbard. Svalbard er heller ikke omfattet av EØS-avtalen og regnes derfor som tredjeland i henhold til dette regelverket. Dette innebærer at flyvninger mellom Svalbard og EØS-området (for eksempel Norge, herunder den norske delen av kontinentalsokkelen) er omfattet av kvoteplikten, mens flyvninger mellom Svalbard og land utenfor EØS (for eksempel Russland) ikke er omfattet. Flyvninger internt på Svalbard er heller ikke omfattet.

For øvrig er det foreslått en omredigering av bestemmelsens første ledd, samt en språklig endring av annet ledd, for å klargjøre lovens virkeområde. Disse endringene er av retts teknisk karakter og innebærer ingen realitetsendring. Som nevnt under merknaden til ny § 1, foreslås det at folkerettsforbeholdet, som til nå har stått i § 2, flyttes til den generelle bestemmelsen i lovens § 1.

Til § 3 (*utslipp som omfattes av denne loven*)

I *første ledd* legges det til en ny bokstav g) for å inkludere luftfartsaktiviteter i kvotesystemet. Begrepet luftfartsaktiviteter i § 3 første ledd bokstav g) omfatter luftfartsaktivitetene som er listet opp i kvotedirektivets Annex I. Utvidelsen av lovens virkeområde innebærer at samtlige flyvninger til og fra lufthavner innenfor EØS-avtalens virkeområde i prinsippet omfattes av den norske loven. Lufthavn ("aerodrome") er i henhold til Kommisjonens retningslinjer (beslutning 2009/450/EF) definert vidt, noe som innebærer at landingsplasser både til lands og til vanns, blant annet på bygninger, borerigger og skip, omfattes av regelverket.

Definisjonene i kvotedirektivets Annex I innebærer at begrepet luftfartsaktiviteter i praksis også kan omfatte privatpersoner og operatører som ikke driver kommersielle luftfartsaktiviteter.

I *tredje ledd* er det lagt til et nytt andre punktum som gir hjemmel til i forskrift å unnta visse transportaktiviteter fra kvoteplikten. En naturlig språklig forståelse av uttrykket ”produksjonsenheter” i tredje ledd første punktum vil ikke omfatte transportaktiviteter. Det er en rekke aktiviteter som i henhold til luftfartskvotedirektivets Annex I er unntatt fra kvoteplikten. Dette gjør det nødvendig med en egen hjemmel til å kunne unnta disse aktivitetene fra kvoteplikten.

I *fjerde ledd* åpnes det for at også ytterligere ”aktiviteter” kan innlemmes i kvotesystemet gjennom forskrift. Den opprinnelige ordlyden var knyttet til virksomheter, og er ansett som for snever til også å omfatte innlemmelse av ytterligere transportaktiviteter i kvotesystemet. Henvisningen til tildelingsreglene i ”§§ 7 og 8” foreslås fjernet. I stedet for å legge til ”§§ 8a og 8b” og dermed henvise til tildelingsreglene i alle de ulike bestemmelsene i loven, vises det til ”tildelingsreglene i loven her”. Denne siste endringen er kun en lovteknisk forenkling, og er ikke ment å innebære noen realitetsendring.

I nytt *femte ledd* gis det hjemmel til i forskrift å fastsette nærmere regler om hvilke kvotepliktige luftfartøysoperatører som administreres av Norge. For å redusere de administrative kostnadene skal luftfartøysoperatørene som er omfattet av regelverket bare måtte forholde seg til én medlemsstat med hensyn til praktiske forhold, for eksempel vederlagsfri tildeling av klimakvoter, innlevering av utslippsrapporter og oppgjør av kvoteplikten. Dette gjelder uavhengig av hvor mange forskjellige stater operatørens flyvninger går til. Ansvaret for å administrere de kvotepliktige operatørene må dermed fordeles mellom de ulike statene som omfattes av systemet.

De følgende kategoriene av luftfartøysoperatører skal administreres av Norge og skal dermed oppfylle sine forpliktelser på grunnlag av den norske loven:

- Luftfartøysoperatører som har fått utstedt sin lisens og/eller driftstillatelse av norske myndigheter.
- Luftfartøysoperatører fra tredjeland utenfor EØS og ikke-kommersielle operatører fra EU hvis største del av sine EØS-relaterte utslipp i 2006 eller oppstartsåret tilskrives Norge.

EU-kommisjonen vedtar imidlertid en årlig felleseuropeisk liste over hvilke operatører som administreres av hvilken medlemsstat. Dersom det fremgår noe annet av denne listen enn det som følger av reglene ovenfor, skal listen likevel følges.

Reglene om administrering av de kvotepliktige operatørene kan bli endret i løpet av kvoteperioden, så det anses som gunstig å regulere dette spørsmålet i forskrift.

Til § 4 (*kvoteplikt*)

Paragrafen omhandler det helt grunnleggende prinsippet i kvotesystemet; at kvotepliktige aktiviteter kun kan slippe ut klimagasser tilsvarende den mengden det innleveres kvoter for. Loven omhandlet opprinnelig kun industrianlegg og stasjonære virksomheter. For at det ikke skal være tvil om at også luftfartsaktiviteter som nevnt i § 3 omfattes av kvoteplikten, spesifiseres det i *første punktum* at kvoteplikten også omfatter aktivitetene som nevnes i § 3. Også ikke-kommersielle flyvninger kan omfattes av kvoteplikten. Dette tilsier også at uttrykket ”virksomhet” suppleres med ”aktiviteter”.

Kvoteplikten for luftfartsaktiviteter, dvs. plikten til å levere inn kvoter tilsvarende utslippene, trer først i kraft fra og med 1. januar 2012. Dette innebærer at § 4 så vidt gjelder luftfartsaktiviteter, kun kan tre i kraft fra og med 1. januar 2012. Dersom denne bestemmelsen var gitt anvendelse straks loven var vedtatt, ville også luftfartøysoperatører være pliktige til å levere kvoter for sine utslipp fra og med 2010.

Den kvotepliktige luftfartøysoperatøren vil være det rettssubjekt som er ansvarlig for operering av et luftfartøy på det tidspunktet det benyttes til kvotepliktig luftfartsaktivitet. I tilfeller hvor dette rettssubjektet ikke er kjent, skal eieren av luftfartøyet anses som luftfartøysoperatør.

EU-kommisjonen vedtar årlig i forordnings form en felleseuropeisk liste over hvilke luftfartøysoperatører som administreres av hvilken stat. Denne listen er ikke avgjørende for om operatøren er kvotepliktig. Kvoteplikten avhenger av om operatøren faktisk foretar flyvninger som er omfattet av direktivet. Dette innebærer at listen både kan omfatte operatører som ikke er kvotepliktige og at operatører som er kvotepliktige ikke står på listen.

I *annet punktum* spesifiseres det at det kun er virksomheter som er omfattet av forurensningsloven som trenger tillatelse etter forurensningsloven § 11. Mobile utslippskilder, herunder luftfart, er ikke omfattet av forurensningsloven. Det er dermed kun de stasjonære utslippskildene som trenger slik tillatelse.

I nytt *tredje punktum* spesifiseres det at luftfartøysoperatører i stedet for tillatelse etter forurensningsloven trenger en godkjent plan for overvåking og rapportering av utslipps- og aktivitetsdata. Denne planen tilsvarer måleprogrammet som utgjør en del av tillatelsen til virksomheter som omfattes av forurensningsloven, jf. forurensningsloven § 11 annet ledd. Kravet om at luftfartøysoperatørene skal ha en godkjent overvåkingsplan passer derfor tematisk inn i denne bestemmelsen.

I nytt *annet ledd* gis det hjemmel til i forskrift å kreve gebyr for godkjenning av luftfartøysoperatørenes overvåkingsplaner.

Til § 5 (*søknad om utslippstillatelse og kvoter*)

Første ledd gjelder søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter for perioden 2008-2012. Denne bestemmelsen har ikke lenger betydning da prosessen med søknad og tildeling av kvoter for perioden 2008-2012 er fullført. Bestemmelsen beholdes likevel for fullstendighetens skyld. For å unngå uklarheter spesifiseres det at pliktene etter første ledd kun gjelder virksomheter som er omfattet av forurensningsloven, dvs. de stasjonære installasjonene som allerede har søkt om og fått tildelt kvoter for hele perioden 2008-2012.

For de nye luftfartsaktivitetene som kommer inn i loven her er det foreslått et nytt *annet ledd* om søknad om tildeling av kvoter. Det er kun operatører som administreres av Norge som skal søke om kvoter i henhold til denne bestemmelsen. Operatører som administreres av andre land vil forholde seg til tilsvarende bestemmelser i den administrerende statens nasjonale lovgivning slik at det i prinsippet blir likegyldig for operatøren hvilken stat som er administrasjonsansvarlig.

Tidligere annet ledd blir nytt *tredje ledd*. I tredje ledd er det henvist til søknader om vederlagsfri tildeling av kvoter etter §§ 7 og 8. I forbindelse med de foreslåtte lovendringene kommer det inn to nye bestemmelser om tildeling av vederlagsfrie kvoter, §§ 8a og 8b. I stedet for også å nevne disse to bestemmelsene, foreslås henvisningen til §§ 7 og 8 slettet, slik at alle søknader om vederlagsfri tildeling omfattes.

Til § 6 (*fastsettelse av det samlede antallet kvoter*)

I *første ledd* spesifiseres det at kvotene som fastsettes etter dette leddet skal tildeles virksomhetene som er omfattet av forurensningsloven. Dette er nødvendig for å få klarere frem skillet mellom kvotene som fastsettes til bruk for de stasjonære virksomhetene og kvotene som fastsettes til bruk for luftfartøysoperatørene. Kvotene som fastsettes etter første ledd kalles EUA, eller EU Allowances. Uttrykket "tildeles" i dette leddet omfatter både vederlagsfri tildeling etter § 8, kvotereserven forbeholdt høyeffektive kraftvarmeverk som er regulert i forskrift, samt tildeling av kvoter gjennom salg/auksjonering i markedet.

I nytt *andre ledd* beskrives reglene bak fastsettelse av samlet kvotemengde for luftfartsaktiviteter. Samlet kvotemengde for luftfartøysoperatørene fastsettes sentralt for hele luftfartskvotesystemet, ikke av Norge, da kvotesystemet for luftfart er harmonisert i Europa. Bestemmelsen beskriver dermed bare fastsettelsen av kvotemengden. Kvotene som fastsettes til bruk for luftfartøysoperatørene kalles EUAA, eller EU Aviation Allowances. Norske myndigheter vil tildele kvoter fra den felleseuropeiske kvotemengden til operatører som administreres av Norge, og som har søkt om og har krav på tildeling. Uttrykket "det samlede antall kvoter som tildeles luftfartøysoperatørene" omfatter alle kvotene som er trykket opp for bruk av luftfartøysoperatørene, både kvotene som tildeles vederlagsfritt etter § 8a, de kvotene som skal auksjoneres etter § 6 tredje ledd, samt kvotene i den felleseuropeiske kvotereserven forbeholdt luftfartsaktiviteter, jf. lovforslagets § 8b.

Det fastsettes egne kvoter for stasjonære installasjoner (EUA) og egne kvoter for luftfart (EUAA). Stasjonære installasjoner kan ikke anvende EUAA til oppgjør for kvoteplikten, mens luftfartøysoperatørene kan fritt benytte både EUAA og EUA til oppgjør for kvoteplikten, se nærmere i merknadene til § 13.

Til § 7 (*tildeling av kvoter vederlagsfritt for perioden 2008 til 2012*)

I første ledd legges det til en ny bokstav b) for å få med tildeling til luftfart for året 1. januar 2012 - 31. desember 2012. Uten dette tillegget kunne det ha vært tvil om hvorvidt luftfartsaktiviteter skulle få tildelt kvoter vederlagsfritt for 2012. Nåværende bokstav b) blir ny bokstav c).

Til § 8 (*tildeling av kvoter vederlagsfritt*)

Overskriften endres for å vise at denne bestemmelsen kun gjelder virksomheter som omfattes av forurensningsloven, det vil si alle andre kvotepliktige aktiviteter enn transport.

Til § 8a (*tildeling til luftfartsaktiviteter*)

I motsetning til det som gjelder for virksomhetene som er omfattet av forurensningsloven, jf. § 8 siste ledd, skal luftfartøysoperatører som har fått tildelt kvoter vederlagsfritt fortsatt få utdelt

kvoter ut kvoteperioden selv om aktiviteten er nedlagt. I paragraf 8a beskrives de felleseuropeiske reglene for tildeling av vederlagsfrie kvoter, samtidig som det klargjøres at norske myndigheter kun er ansvarlig for vedtak om tildeling til luftfartøysoperatører som administreres av Norge. Første ledd beskriver tildelingsreglene for året 2012

Til § 8b (*kvoterreserve til luftfartsaktiviteter*)

I *første ledd* beskrives opprettelsen av en felleseuropeisk kvoterreserve forbeholdt luftfartsaktiviteter, samt hvem som er berettiget til tildeling av vederlagsfrie kvoter fra reserven. I henhold til direktivets art 3f nr. 2 første avsnitt er fristen for å søke om tildeling fra reserven 30. juni 2015. Lovteksten sier likevel at det skal søkes om tildeling fra reserven "innen en frist fastsatt av forurensningsmyndigheten", da det er mest hensiktsmessig at søknadsfristen reguleres i forskrift. Dette vil gjøre det lettere å endre søknadsfristen dersom direktivet senere skulle bli endret på dette punktet.

I *annet ledd* åpnes det for at Kongen i forskrift kan gi utfyllende bestemmelser. Dette er nødvendig da det kreves mer detaljert regulering av dette.

Til § 9 (*utdeling av kvoter*)

I *første ledd* legges det til en henvisning til § 8a for å få frem at det er årlig utdeling av kvoter som er tildelt i henhold til denne bestemmelsen. Når det gjelder utdeling av kvoter som er tildelt på grunnlag av § 8b gjøres det klart at dette bare finner sted én gang i løpet av perioden, senest 28. februar 2017.

I *andre ledd* må det også legges til henvisninger til §§ 8a og 8b da det kommer til flere bestemmelser om tildeling av vederlagsfrie kvoter. Også i tilfeller hvor det tildeles for mange kvoter til luftfartøysoperatører skal forurensningsmyndighetene kunne rette opp i feilen.

Til § 10 (*meldeplikt*)

Paragrafen regulerer den kvotepliktiges plikt til å holde forurensningsmyndighetene orientert om endringer i den kvotepliktige aktiviteten. I forbindelse med at luftfartsaktiviteter kommer inn i loven er det behov for enkelte tekniske endringer i bestemmelsen. Virksomheter som er omfattet av forurensningsloven skal gi informasjon om både lengre driftsstans og nedleggelse. For andre kvotepliktige aktiviteter, det vil i praksis si luftfartøysoperatører, er det tilstrekkelig å melde fra dersom aktiviteten besluttet nedlagt. Begrunnelsen for skillet er at aktiviteten til enkelte luftfartøysoperatører kan variere mye over året, og at det lett vil være større variasjoner i aktivitetsnivået enn det som er vanlig for stasjonære virksomheter. Departementet vurderer det derfor slik at det for luftfartøysoperatører er tilstrekkelig å kreve meldeplikt ved nedleggelse.

Til § 13 (*plikt til å overføre kvoter til oppgjør*)

Paragrafen regulerer plikten til å overføre kvoter til oppgjør for kvoteplikten. For så vidt gjelder luftfartsaktiviteter trer bestemmelsen i kraft 1. januar 2013. Luftfartsaktiviteter blir kvotepliktige fra 1. januar 2012, og kvoter tilsvarende luftfartøysoperatørens rapporteringspliktige utslipp i 2012 skal leveres 30. april 2013. Dersom plikten til å levere kvoter for foregående års utslipp var gjort anvendelig før 1. januar 2013, ville dette innebære at luftfartøysoperatørene ville ha måttet

levere kvoter også for 2011. Luftfartsaktiviteter blir kvotepliktige fra 1. januar 2012, og kvoter tilsvarende luftfartøysoperatørens rapporteringspliktige utslipp i 2012 skal leveres 30. april 2013. Dersom plikten til å levere kvoter for foregående års utslipp var gjort anvendelig før 1. januar 2013, ville dette innebære at luftfartøysoperatørene ville ha måttet levere kvoter også for 2011.

I *første ledd* første punktum legges det til en henvisning til at også luftfartøysoperatører må levere kvoter tilsvarende sine rapporteringspliktige utslipp. I første ledd legges det dessuten til en spesifisering av hva slags kvoter som er fastsatt etter § 6 som kan benyttes til oppgjør for kvoteplikten. Luftfartøysoperatører har ubegrenset adgang til å levere kvoter som er fastsatt etter både § 6 første ledd (EUA) og § 6 annet ledd (EUAA). Virksomheter som er omfattet av forurensningsloven kan imidlertid ikke levere kvoter som er forbeholdt luftfartøysoperatørene, og kan dermed ikke levere kvoter som er fastsatt etter § 6 annet ledd (EUAA).

I *andre ledd* gjøres en teknisk endring. Det er ikke én oppgjørskonto per kvotepliktig, det er én felles oppgjørskonto i registeret. Ordet "tildelte" er dermed misvisende og foreslås erstattet med ordet "angitte".

Til § 17 (forurensningsmyndighetenes kontroll)

I første ledd foreslås et nytt annet punktum om kontroll og godkjenning av luftfartøysoperatørenes verifiserte aktivitetsdata (tonn-kilometerdata) som innleveres til myndighetene i forbindelse med søknader om vederlagsfri tildeling av klimakvoter etter § 5 annet ledd. I tredje punktum spesifiseres at også godkjenningen av luftfartøysoperatørens verifiserte tonn-kilometerdata er et enkeltvedtak.

I *annet ledd* foreslås det lagt til at også rapporteringen av tonn-kilometerdata kan måtte verifiseres av en uavhengig tredjepart.

I *tredje ledd* foreslås ordene "av utslippsrapporter" slettet for å åpne for at det også kan kreves gebyr ved kontroll av rapporteringen av tonn-kilometerdata.

Til § 17a (*internkontroll*)

Bestemmelsen er ny i klimakvoteloven, men bygger på forurensningsloven § 52 b. Stasjonære virksomheter med tillatelse etter forurensningsloven har i dag krav i utslippstillatelsen der det henvises til kravene i internkontrollforskriften. Luftfartøysoperatører er ikke omfattet av det samme tillatelsessystemet, men det er behov for å kunne vedta tilsvarende bestemmelser om internkontroll også for luftfartøysoperatører. Ved inkludering av luftfarten i kvotesystemet foreslås det derfor en ny bestemmelse i klimakvoteloven som gir hjemmel for å gi forskrifter om internkontroll og internkontrollsystemer for alle kvotepliktige virksomheter.

Til § 21 (*overtredelsesgebyr*)

I *første ledd annet punktum* foreslås en teknisk endring for å rette opp i en språkteknisk unøyaktighet. Når kvoteplikten skal gjøres opp er det ikke tilstrekkelig å ha riktig antall kvoter på virksomhetens egen beholdningskonto. Det riktige antallet kvoter må overføres til den angitte oppgjørskontoen for å gjøre opp for kvoteplikten. Dette innebærer ingen

realitetsendring, men ordlyden foreslås endret for å klargjøre hvordan oppgjøret av - kvoteplikten foregår i praksis.

Til § 21a (*driftsforbud for luftfartsaktiviteter*)

Bestemmelsen er ny i klimakvoteloven, og bygger på luftfartskvotedirektivets art 16. Luftfartøysoperatører som overtrer de angitte bestemmelsene kan få driftsforbud innenfor EØS. Forurensningsmyndighetene sender en eventuell begjæring om driftsforbud til EFTAs overvåkningsorgan, som videresender begjæringen til EU-kommisjonen for avgjørelse. EU-kommisjonens avgjørelse må imidlertid innlemmes i EØS-avtalen, og norske myndigheter er ikke forpliktet til å håndheve EU-kommisjonens beslutning før beslutningen er innlemmet i EØS-avtalen.

Luftfartskvotedirektivet inneholder enkelte regler om vilkårene for å begjære driftsforbud. I etterkant av vedtakelsen av luftfartskvotedirektivet har imidlertid EU besluttet å vedta en egen kommisjonsforordning med detaljerte regler for begjæring om driftsforbud. Forordningen vil utfylle direktivet, og vil blant annet inneholde regler om vilkår for begjæring om driftsforbud og om hva medlemsstatens begjæring skal inneholde. Forordningen er ennå ikke vedtatt. Da reglene på dette området ikke er klare, legger departementet opp til at nærmere regler om vilkårene for å begjære driftsforbud og om saksbehandlingen i Norge, vedtas gjennom forskrift etter at forordningen om driftsforbud er vedtatt. I § 21a andre ledd foreslås det derfor at Kongen gis myndighet til i forskrift å vedta bestemmelser om vilkårene for å begjære driftsforbud og om krav til saksbehandlingen.

Når det gjelder de internrettslige virkningene av Kommisjonens beslutning, legger departementet til grunn at gjennomføringen av EU-kommisjonens vedtak vil skje ved at norske myndigheter fatter vedtak om driftsforbud som følger opp EU-kommisjonens avgjørelse. Det er foreslått hjemmel for et slikt vedtak i § 21a første ledd. Departementet legger til grunn at norske myndigheters vedtak om driftsforbud vil være et enkeltvedtak som er undergitt forvaltningslovens saksbehandlingsregler, men ber om å få innspill fra høringsinstanser som måtte avdekke eventuelle problemstillinger knyttet til å anvende forvaltningslovens regler på et slikt vedtak. Vedtakskompetansen er foreslått lagt til "Kongen". Det vil være aktuelt å videredelegere denne myndigheten, men hvilket organ som skal fatte vedtak om driftsforbud i Norge, vil bli avklart når forordningen om driftsforbud skal gjennomføres i norsk rett.

Luftfartskvotedirektivets art 16 nr 10 fastsetter saksbehandlingsrettigheter som skal ivaretas under Kommisjonens behandling av saken, herunder krav på forhåndsvarsel om grunnlaget for avgjørelsen og anledning til å inngi kommentarer. Disse rettighetene er inntatt i lovforslagets § 21a første ledd. Videre er det i § 21a andre ledd foreslått en forskriftshjemmel som gir Kongen hjemmel til å fastsette nærmere regler om krav til saksbehandlingen. Dette vil omfatte saksbehandlingen i Norge, både saksbehandling i forbindelse med begjæringen om driftsforbud og saksbehandling i etterkant av Kommisjonens vedtak.

Det foreslås at bestemmelsen trer i kraft fra det tidspunkt Kongen bestemmer. På denne måten kan ikrafttredelsen av bestemmelsen samordnes med vedtakelsen av forskriftsendringer for å gjennomføre kommisjonsforordningen om driftsforbud. Det vil ikke være aktuelt for norske myndigheter å anvende den nye lovbestemmelsen om driftsforbud før forordningen om driftsforbud er vedtatt og gjennomført i norsk rett.

9. FORSLAG TIL LOV OM ENDRINGER I LOV OM KVOTEPLIKT OG HANDEL MED KVOTER FOR UTSLIPP AV KLIMAGASSER (KLIMAKVOTELOVEN)

I

I lov 17. desember 2004 nr. 99 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteloven) gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 1. (*lovens formål*)

Formålet med denne loven er å begrense utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv måte gjennom et system med kvoteplikt for utslipp av klimagasser og fritt omsettelige utslippskvoter.

Loven gjelder med de begrensninger som måtte følge av folkerettslig sedvane eller overenskomst som binder Norge.

§ 2 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 2 (*lovens stedlige virkeområde*)

Loven gjelder for utslipp av klimagasser

- i. i riket, unntatt på Svalbard*
- ii. fra virksomhet på Norges kontinentalsokkel,*
- iii. fra luftfartsaktiviteter innen EØS-området,*
- iv. fra luftfartsaktiviteter til og fra EØS-området, samt*
- v. fra luftfartsaktiviteter til, fra og på Norges kontinentalsokkel.*

Kongen kan bestemme at loven skal gjelde for Svalbard, samt gi nærmere bestemmelser om lovens stedlige virkeområde ellers.

§ 3 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 3 (*utslipp som omfattes av denne loven*)

Loven gjelder utslipp av CO₂ i forbindelse med

- a) energiproduksjon
- b) raffinering av mineralolje
- c) produksjon av koks
- d) produksjon og bearbeiding av jern og stål, herunder røsting og sintring av jernmalm
- e) produksjon av sement, kalk, glass, glassfiber og keramiske produkt
- f) produksjon av papir, papp og papirmasse fra tre eller andre fibermaterialer

g) luftfartsaktiviteter.

Loven gjelder likevel ikke for utslipp fra forbrenning av biomasse og fra energiproduksjon som nevnt i første ledd bokstav a) ved forbrenning av farlig avfall og avfall som er belagt med sluttbehandlingsavgift.

Kongen kan i forskrift gi bestemmelser om at utslipp omfattet av første ledd fra produksjonsenheter med kapasitet under en fastsatt grense skal være unntatt fra denne lov, herunder bestemmelser om at flere produksjonsenheter som står i nær driftsmessig eller fysisk

sammenheng skal vurderes under ett ved beregningen av kapasiteten. *Kongen kan i forskrift også gi bestemmelser om at visse transportaktiviteter, herunder transportaktiviteter som ikke overstiger visse aktivitets- eller utslippsgrenser, skal være unntatt fra denne lov.*

Kongen kan i forskrift gi bestemmelser om at utslipp av CO₂ fra virksomhet *eller aktiviteter* som ikke er nevnt i første ledd og utslipp av andre klimagasser enn CO₂ fra andre nærmere angitte virksomheter *eller aktiviteter* skal være omfattet av denne loven, herunder gi andre regler om tildeling av vederlagsfrie kvoter for perioden 1. januar 2008 til 31. desember 2012 enn det som følger av *loven her* for virksomheter og sektorer som inntas i kvotesystemet i medhold av bestemmelsen.

Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvilke kvotepliktige luftfartøysoperatører som skal forholde seg til norske administrerende myndigheter.

§ 4 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 4. (*kvoteplikt*)

Den som driver virksomhet *eller utfører aktiviteter* som nevnt i § 3 eller i forskrifter gitt i medhold av loven, er kvotepliktig etter denne lov og må innlevere kvoter tilsvarende sine kvotepliktige utslipp i samsvar med bestemmelsene i § 13. *For virksomheter som omfattes av forurensningsloven kreves i tillegg tillatelse etter forurensningsloven § 11. For luftfartøysoperatører kreves en godkjent plan for overvåking av utslipps- og aktivitetsdata. Dersom den kvotepliktige etter første punktum ikke lar seg identifisere, skal eieren av et luftfartøy anses som kvotepliktig for utslipp som nevnt i § 3 bokstav g.*

Kongen kan i forskrift gi bestemmelser om betaling av gebyr for godkjenning av overvåkingsplaner etter første ledd.

§ 5 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 5 (*søknad om utslippstillatelse og kvoter*)

Virksomheter som omfattes av forurensningsloven, som er kvotepliktige etter denne loven, og som ikke allerede har særskilt utslippstillatelse etter forurensningsloven § 11 annet ledd, må søke om slik tillatelse innenfor en frist fastsatt av Kongen for å få søknaden behandlet innen 1. januar 2008. Virksomhet som er berettiget til vederlagsfrie kvoter for 2008-2012 etter bestemmelsene i § 7 første ledd må søke om dette innen den samme fristen for å komme i betraktning ved tildelingen av disse kvotene. Søknaden må inneholde de opplysningene som er nødvendige for å vurdere hvor mange kvoter som skal tildeles etter § 8. Forurensningsmyndighetene kan i det enkelte tilfellet fastsette hvilke opplysninger eller undersøkelser søkeren må sørge for.

Luftfartøysoperatører som er berettiget til vederlagsfrie kvoter etter § 8a må fremme søknad om tildeling innen 31. mars 2011 for å komme i betraktning ved tildelingen av disse kvotene. Søknaden må inneholde de opplysningene som er nødvendige for å vurdere hvor mange kvoter som skal tildeles, herunder opplysninger om den aktuelle operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010.

Departementet kan gi forskrift om saksbehandlingsregler til utfylling av reglene i tjenesteloven for søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter og for godkjenning av den kvotepliktiges rapportering av klimagassutslipp etter § 17, herunder om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse. Unntak fra tjenesteloven § 11 annet ledd kan bare gjøres når det er begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, herunder hensynet til privatpersoners beskyttelsesverdige interesser.

§ 6 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 6 (*fastsettelse av det samlede antallet kvoter*)

Kongen fastsetter det samlede antallet kvoter som tildeles for perioden 1. januar 2008 til 31. desember 2012 *til virksomheter som omfattes av forurensningsloven.*

EU-kommisjonen fastsetter det samlede antall kvoter som tildeles luftfartøysoperatørene som omfattes av det europeiske kvotesystemet. For perioden 1. januar 2012 til 31. desember 2012 skal dette tilsvare 97 prosent av luftfartøysoperatørenes gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006, mens det samlede antallet kvoter som tildeles luftfartøysoperatørene hvert år i perioden 1. januar 2013 til 31. desember 2020 skal tilsvare 95 prosent av det samme historiske utslippsgrunnlaget.

Kongen kan gi nærmere bestemmelser om organiseringen og gjennomføringen av salg av kvoter omfattet av § 6.

§ 7 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 7 (*tildeling av kvoter vederlagsfritt for perioden 2008 til 2012*)

Vederlagsfrie kvoter for perioden 1. januar 2008 til 31. desember 2012 tildeles etter følgende prinsipper:

- a) Landbasert virksomhet som ikke er underlagt lov om avgift på utslipp av CO₂ i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen og som har fått utstedt særskilt utslippstillatelse etter forurensningsloven § 11 annet ledd før notifiseringen av den norske tildelingsplanen, skal tildeles vederlagsfrie kvoter i henhold til § 8. Ved tildelingen kan det tas særlig hensyn til anlegg som reduserer samlede utslipp av klimagasser gjennom å utnytte overskuddsgass fra landbasert industri som ikke er regulert gjennom kvotesystem eller avgift.
- b) *Luftfartøysoperatører tildeles kvoter vederlagsfritt i henhold til § 8a første ledd.*
- c) *Annen kvotepliktig virksomhet skal ikke tildeles vederlagsfrie kvoter for perioden 1. januar 2008 til 31. desember 2012.*

Det settes av en kvotereserve for vederlagsfri tildeling til høyeffektive kraftvarmeverk. Kongen gir nærmere bestemmelser om størrelsen på denne reserven, hvilke typer virksomheter som kan søke og øvrige kriterier som skal ligge til grunn for tildelingen etter dette ledd.

I § 8 gjøres følgende endring:

Ny paragrafoverskrift skal lyde:

§ 8 (*tildeling av kvoter vederlagsfritt til virksomheter som omfattes av forurensningsloven*)

Ny § 8a skal lyde:

§ 8a (*tildeling av kvoter vederlagsfritt til luftfartøysoperatører*)

For perioden 1. januar 2012 til 31. desember 2012 tildeles luftfartøysoperatørene kvoter vederlagsfritt ut fra operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010 sammenholdt med en felleseuropeisk norm (kvoter per verifiserte tonn-kilometer) fastsatt av [EU-kommisjonen]. Vedtak om tildeling av kvoter til operatører administrert av Norge fattes av forurensningsmyndigheten senest 31. desember 2011.

For perioden 1. januar 2013 til 31. desember 2020 tildeles luftfartøysoperatørene kvoter vederlagsfritt ut fra operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010 sammenholdt med en felleseuropeisk norm (kvoter per verifiserte tonn-kilometer) fastsatt av [EU-kommisjonen]. Tildelingen skal fordeles på antall år i perioden. Vedtak om tildeling av kvoter til operatører administrert av Norge fattes av forurensningsmyndigheten senest 31. desember 2011.

Ny § 8b skal lyde:

§ 8b (*kvoterreserve forbeholdt luftfartøysoperatører*)

Luftfartøysoperatører som starter kvotepliktige aktiviteter etter den 31. desember 2010, eller kvotepliktige luftfartøysoperatører hvis gjennomsnittlige tonn-kilometerdata øker med mer enn 18 prosent per år i perioden 2010 til 2014, kan innen en frist fastsatt av forurensningsmyndigheten søke om tildeling av vederlagsfrie kvoter fra en felleseuropeisk kvoterreserve forbeholdt luftfartsaktiviteter. Antall kvoter i reserven skal tilsvare 3 prosent av den felleseuropeiske samlede kvotemengden. Den nye eller økte aktiviteten kan ikke være en videreføring av en aktivitet tidligere utført av en annen operatør. Vedtak om tildeling av kvoter til operatører administrert av Norge fattes av forurensningsmyndigheten senest 30. september 2016. Kvoter tildeles vederlagsfritt fra reserven ut fra operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2014, eventuelt økning i verifiserte tonn-kilometerdata fra 2010 til 2014, sammenholdt med en felleseuropeisk norm (kvoter per verifiserte tonn-kilometer) fastsatt av EU-kommisjonen.

Kongen kan i forskrift gi utfyllende bestemmelser om kvotereserven forbeholdt luftfartsaktiviteter.

§ 9 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 9 (*utdeling av kvoter*)

Forurensningsmyndighetene deler hvert år ut det antallet kvoter den enkelte kvotepliktige er berettiget til etter vedtak i medhold av § 8 eller § 8a. Utdelingen av kvoter skjer ved at forurensningsmyndighetene innen 28. februar hvert år underretter Det norske registeret for klimakvoter om at et angitt antall kvoter skal overføres til den kvotepliktiges konto i registeret. *Utdeling av kvoter etter § 8b finner sted senest 28. februar 2017.*

Dersom den kvotepliktige har fått utdelt et større antall kvoter enn det vedkommende er berettiget til i henhold til vedtak om tildeling av kvoter etter §§ 8, 8a eller 8b, skal forurensningsmyndighetene underrette Det norske registeret for klimakvoter om at overskytende kvoter skal slettes fra vedkommendes konto. Før forurensningsmyndighetene

underretter Det norske registeret for klimakvoter om sletting, skal den kvotepliktige varsles og gis anledning til å uttale seg innen en nærmere angitt frist, med mindre vedkommende allerede på annen måte har hatt rimelig anledning til å uttale seg, varsel av andre grunner må anses åpenbart unødvendig, eller det er grunn til å frykte at det vil vanskeliggjøre slettingen.

§ 10 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 10 (*meldeplikt*)

Kvotepliktige virksomheter som omfattes av forurensningsloven skal gi melding til forurensningsmyndighetene dersom virksomheten forventer å ha eller har hatt lengre driftsstans eller er besluttet nedlagt. For andre kvotepliktige aktiviteter skal det gis melding til forurensningsmyndighetene dersom aktiviteten besluttet nedlagt.

§ 13 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 13 (*plikt til å overføre kvoter til oppgjør*)

Den kvotepliktige skal innen 30. april hvert år overføre et antall kvoter som svarer til virksomhetens *eller operatørens* rapporteringspliktige utslipp det foregående året, til en nærmere angitt oppgjørskonto i registeret. *Virksomheter som er omfattet av forurensningsloven kan ikke levere kvoter som er utstedt til luftfartøysoperatører etter § 6 annet ledd som oppgjør for kvoteplikt. Luftfartøysoperatører kan levere både kvoter som er fastsatt etter § 6 første ledd og etter § 6 annet ledd som oppgjør for kvoteplikt.*

Dersom den kvotepliktige ikke innen fristen etter første ledd har satt inn et tilstrekkelig antall kvoter på oppgjørskontoen, skal den kvotepliktige innen 1. mai året etter at oppgjør i medhold av første ledd skulle ha funnet sted, plassere kvoter på den *angitte* oppgjørskontoen svarende til underskuddet fra det tidligere året. I tillegg skal det ilegges overtredelsesgebyr etter § 21.

§ 17 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 17 (*forurensningsmyndighetenes kontroll*)

Forurensningsmyndighetene kontrollerer og godkjenner den enkelte kvotepliktiges rapportering av klimagassutslipp etter § 16. *Forurensningsmyndighetene kontrollerer og godkjenner den enkelte luftfartøysoperatørens rapportering av tonnkilometerdata etter § 5 annet ledd.* Godkjenningen av utslippsrapporten *og luftfartøysoperatørens tonnkilometerdata* er et enkeltvedtak.

Kongen kan i forskrift eller enkeltvedtak bestemme at den kvotepliktiges utslippsrapport *og luftfartøysoperatørers tonnkilometerdata* skal verifiseres av en uavhengig tredjepart før innlevering. Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om krav til og akkreditering av verifikasjonsinstans, herunder om utarbeidelsen og innholdet av verifikasjonserklæringer.

Kongen kan i forskrift fastsette at omkostninger i forbindelse med forurensningsmyndighetenes kontroll etter denne bestemmelsen skal dekkes av den kvotepliktige.

Ny § 17a skal lyde:

§ 17a (*internkontroll*)

Forurensningsmyndigheten kan gi forskrifter om internkontroll og internkontrollsystemer for å sikre at krav fastsatt i eller i medhold av denne lov overholdes.

§ 21 skal lyde (*endringer i kursiv*):

§ 21 (*overtredelsesgebyr*)

Dersom den kvotepliktige ikke har overholdt sine forpliktelser etter § 13 første ledd, ilegger forurensningsmyndighetene et overtredelsesgebyr til statskassen. Overtredelsesgebyret skal tilsvare 100 euro på forfallstidspunktet for hvert tonn rapporteringspliktig klimagassutslipp som det ikke er plassert kvoter for på *den angitte oppgjørskontoen* i henhold til § 13 første ledd. Gebyret forfaller til betaling 14 dager etter påkrav. Ved forsinket betaling skal det betales renter etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. Vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Kongen kan i forskrift endre størrelsen på overtredelsesgebyret.

Informasjon om hvem som er ilagt overtredelsesgebyr og omfanget av overtredelsen skal gjøres tilgjengelig for offentligheten.

Ny § 21a skal lyde:

§ 21a (*driftsforbud for luftfartsaktiviteter*)

Luftfartøysoperatører som overtrer bestemmelsene om overvåkings- og rapporteringsplan i klimakvoteforskriften, om innlevering av kvoter i § 13, eller bestemmelsene om rapportering i § 16, kan på begjæring av forurensningsmyndighetene få driftsforbud innenfor EØS. Begjæringer om driftsforbud skal sendes til EFTAs overvåkningsorgan og videresendes til EU-kommisjonen for avgjørelse. EU-kommisjonen skal under sin behandling av begjæringen forhåndsvarsle operatøren om grunnlaget for avgjørelsen og gi operatøren anledning til å inngi kommentarer. Kongen skal fatte vedtak om driftsforbud etter at EU-kommisjonens avgjørelse om driftsforbud er innlemmet i EØS-avtalen.

Kongen kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om vilkårene for å begjære driftsforbud og om krav til saksbehandlingen.

II

Loven trer i kraft straks, med følgende unntak:

Paragraf 3 første ledd bokstav g) så vidt gjelder § 4 trer i kraft 1. januar 2012.

Paragraf 13 første ledd så vidt gjelder luftfartsaktiviteter trer i kraft 1. januar 2013.

Paragraf 21a trer i kraft fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

10. FORSLAG TIL FORSKRIFT OM ENDRING AV FORSKRIFT OM KVOTEPLIKT OG HANDEL MED KVOTER FOR UTSLIPP AV KLIMAGASSER (KLIMAKVOTEFORSKRIFTEN)

Fastsatt av Miljøverndepartementet xx.xx.xxxx med hjemmel i lov 17. desember 2004 nr 99 (klimakvoteloven) §§ 3 tredje, fjerde og femte ledd, 4 annet ledd, 8b siste ledd, 14, 16 annet ledd, 17 annet og tredje ledd.

I

I forskrift 2004-12-23 nr 1851 gjøres følgende endringer:

Ny deloverskrift for kapitlene 1 til og med 3 skal lyde:

Første del. Industri

I nåværende kapittel 3 gjøres følgende endringer:

Nåværende § 3-2 skal lyde:

§ 7-2. (registerforvalter m.m.)

Klima- og forurensningsdirektoratet skal etablere og drive Det norske registeret for klimakvoter i samsvar med bestemmelsene som er nevnt i § 7-1 og skal også for øvrig utføre de oppgaver som påhviler kompetent myndighet og registerforvalter etter disse bestemmelsene, herunder treffe de vedtak og gjennomføre de tiltak som er nødvendig.

Nåværende § 3-4 skal lyde:

§ 7-4. (bruk av utslippsenheter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene til oppgjør for kvoteplikten)

For virksomheter omfattet av første del i forskriften, er retten til å levere utslippsenheter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene begrenset til 13 prosent av bedriftens samlede innlevering av kvoter hvert utslippsår. For luftfartøysoperatører er tilsvarende begrensnings i 2012 15 %. Retten til å levere kvoter fra de prosjektbaserte mekanismene kan spares i kvoteperioden. Klima- og forurensningsdirektoratet kan i forskrift endre dette prosenttallet så langt det er i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.

Nåværende kapittel 3 blir til kapittel 7.

Nåværende kapittel 4 blir til kapittel 3.

Nåværende kapittel 5 blir til kapittel 8

I nåværende kapittel 6 gjøres følgende endringer:

Nåværende § 6-4 blir til § 9-5.

Nåværende kapittel 6 blir til kapittel 9.

Ny andre del skal lyde:

Andre del. Luftfart

Kapittel 4. Innledende bestemmelser

§ 4-1. (kvotepliktige luftfartsaktiviteter)

Kvoteplikten gjelder utslipp av CO₂ i forbindelse med flygninger til og fra landingsplasser i EØS-området. Kvoteplikten gjelder likevel ikke flygninger som nevnt i vedlegg 6.

§ 4-2. (administrerende stat)

Med mindre annet følger av EU-kommisjonens liste over luftfartsoperatører slik denne er innlemmet i EØS-avtalen, administreres følgende luftfartøysoperatører av Norge:

- a) Luftfartøysoperatører som har fått lisens og/eller driftstillatelse utstedt av norsk myndighet,
- b) Luftfartøysoperatører som ikke har fått lisens og/eller driftstillatelse fra en EØS-stat, og hvis største andel utslipp i basisåret fra flygninger som nevnt i § 4-1 tilskrives Norge.

Klima- og forurensningsdirektoratet er kompetent myndighet i Norge.

Basisåret etter første ledd skal være 2006. For luftfartøysoperatører som startet flygninger som omfattet av § 4-1 etter 1. januar 2006, er basisåret det første kalenderåret hvor luftfartøysoperatøren startet slike flygninger. Dersom en luftfartøysoperatør som nevnt i første ledd bokstav b i løpet av 2013 og 2014 ikke har utslipp som tilskrives Norge, skal luftfartøysoperatøren overføres til en annen administrerende stat hva gjelder den påfølgende kvoteperiode. Administrerende stat skal være den stat som tilskrives den største andel av luftfartøysoperatørens utslipp i 2013 og 2014.

De utslipp som tilskrives en stat, herunder Norge, er utslipp fra flygninger omfattet av § 4-1 hvis landingsplass for avgang er lokalisert i staten, samt utslipp fra flygninger omfattet av § 4-1 hvis landingsplass for ankomst er lokalisert i staten og landingsplass for avgang er lokalisert i tredjeland utenfor EØS.

§ 4-3. (definisjoner)

I denne forskrift menes med:

- 1) *administrerende stat*: den staten som er ansvarlig for å administrere en gitt luftfartøysoperatørs forpliktelser i henhold til regelverket.
- 2) *Air Operator Certificate (AOC)*: teknisk og operativ godkjenning av luftfartøysoperatøren.
- 3) *distanse*: storsirkeldistanse addert med en fast tilleggsfaktor på 95 km

- 4) *driftstillatelse*: tillatelse til å drive annen ervervsmessig luftfartsvirksomhet utover den som krever lisens.
- 5) *EU-kommisjonens liste over luftfartøysoperatører*: Kommisjonsforordning som angir hvilke luftfartøysoperatører som administreres av hvilken stat.
- 6) *flygning*: en flygningssektor eller en av flere serier av flygninger som påbegynnes på en parkeringsplass for luftfartøy og som avsluttes på en parkeringsplass for luftfartøy.
- 7) *kommersiell luftfartøysoperatør*: luftfartøysoperatør som driver ervervsmessig luftfartsaktivitet og besitter *Air Operator Certificate (AOC)*.
- 8) *landingsplass*: et definert område på fast grunn, vann- eller isflate, inkludert bygninger, skip og installasjoner hvor en flygning begynner eller avsluttes.
- 9) *landingsplass for ankomst*: landingsplassen hvor en flygning avsluttes.
- 10) *landingsplass for avgang*: landingsplassen hvor en flygning begynner.
- 11) *landingsplass-par (aerodrome pair)*: landingsplass for avgang og landingsplass for ankomst i hver ende av den enkelte flygning.
- 12) *lisens*: tillatelse til å drive ervervsmessig lufttransport av passasjerer og gods.
- 13) *luftfartøysoperatør*: det rettssubjekt som er ansvarlig for drift av et luftfartøy på det tidspunktet det benyttes til kvotepliktig luftfartsaktivitet. I tilfeller hvor dette rettssubjektet ikke er kjent, skal eieren av luftfartøyet anses som luftfartøysoperatør.
- 14) *nyttelast*: samlet vekt av frakt, post, passasjerer og innsjekket bagasje som medføres ombord i luftfartøyet under en flygning.
- 15) *operatører med små utslipp*: luftfartøysoperatører som utfører mindre enn 243 kvotepliktige flygninger per tertial i løpet av tre etterfølgende tertialer innenfor en rapporteringsperiode eller luftfartøysoperatører hvis kvotepliktige flygninger utgjør mindre enn 10 000 tonn årlige CO₂-utslipp.
- 16) *passasjerer*: personer ombord i luftfartøyet under flygning, unntatt besetning.
- 17) *passasjer-kilometer*: antall passasjerer multiplisert med distanse.
- 18) *rapporteringsperiode*: det kalenderåret kvotepliktige utslipp og eventuelt tonn-kilometerdata skal rapporteres.
- 19) *reiseplan (flight plan)*: spesifiserte opplysninger til lufttrafikkjenesteenheter om en planlagt flyging eller del av flyging.
- 20) *storsirkeldistanse*: den korteste avstanden mellom landingsplass for avgang og landingsplass for ankomst.

21) *tonn-kilometer*: antall tonn nyttelast multiplisert med distanse.

Kapittel 5. Årlig utslipp

§ 5-1. (overvåkningsplan for årlige utslipp)

Kvotepliktig luftfartøysoperatør plikter å ha overvåkningsplan for årlige utslipp. Planen skal være godkjent av kompetent myndighet før innsamling av utslippsdata starter.

Overvåkningsplanen skal inneholde:

- a) luftfartøysoperatørens navn.
- b) identifikasjonsnummer (*unique identifier*), slik dette er beskrevet i EU-kommisjonens liste over luftfartøysoperatører slik denne er innlemmet i EØS-avtalen.
- c) luftfartøysoperatørens trebokstavs-kode (*unique ICAO designator*), brukt som kallesignal for flygekontrollformål (*ATC*). Dersom slik trebokstavs-kode ikke er tilgjengelig, skal utslippsrapporten inneholde luftfartøyets eller luftfartøyenes registreringsnummer.
- d) administrerende stat.
- e) navn på administrerende myndighet.
- f) nummeret på luftfartøysoperatørens *Air Operator Certificate (AOC)* og lisens og/eller driftstillatelse og navn på den myndighet som har utstedt disse.
- g) luftfartøysoperatørens adresse, telefonnummer og e-postadresse.
- h) adresse, telefon- og faksnummer og e-postadresse til kontaktperson hos luftfartøysoperatøren.
- i) post- og elektronisk adresse for korrespondanse i forbindelse med luftfartøysoperatørens kvoteplikt.
- j) detaljerte opplysninger om firmaets eierskapsstruktur, herunder hvorvidt luftfartøysoperatøren har datterselskap eller morselskap.
- k) beskrivelse av luftfartøysoperatørens kvotepliktige luftfartsaktiviteter, herunder hvorvidt operatøren er kommersiell luftfartøysoperatør, i hvilken grad operatøren utfører kvotepliktige ruteflygninger og hvorvidt operatøren utfører kvotepliktige flygninger i land utenfor EØS-området.
- l) angivelse av hvilke typer luftfartøy som benyttes av den kvotepliktige luftfartøysoperatøren på tidspunktet for innlevering av overvåkningsplanen og antall

luftfartøy per type. Planen skal også inneholde en indikativ liste over ytterligere typer luftfartøy som forventes å bli benyttet, inkludert et estimert antall luftfartøy per type hvor dette er mulig. Planen skal også inneholde en oversikt over hvilke typer drivstoff som benyttes for den enkelte type luftfartøy.

- m) beskrivelse av prosedyrer, systemer og ansvarsforhold innført for å sikre at listen over utslippskilder er fullstendig gjennom rapporteringsperioden.
- n) beskrivelse av prosedyrer, systemer og ansvarsforhold innført for å sikre at overvåkning og rapportering av kvotepliktige utslipp fra luftfartøysoperatørens egne og leasede luftfartøy er fullstendig.
- o) beskrivelse av prosedyrer for å overvåke at listen over flygninger utført under luftfartsoperatørens trebokstavskode/registreringsnummer er fullstendig. Planen skal også inneholde beskrivelse av prosedyrer for å avgjøre hvorvidt flygninger omfattes av unntakene i vedlegg 6.
- p) beskrivelse av prosedyrer for datainnsamling- og håndtering, samt kontroll, kvalitetskontroll og kvalitetssikring, inkludert vedlikehold og kalibrering av måleutstyr.
- q) informasjon om eventuell deltakelse i fellesskapsordning for miljøstyring og miljørevisjon (EMAS) eller andre miljøstyringssystemer, for eksempel ISO 14001, eller sertifisering etter andre relevante standarder, særlig knyttet til måling og rapportering av klimagassutslipp.
- r) beskrivelse av metoder for å overvåke drivstofforbruk i selveide og leasede luftfartøy, inkludert hvilken metode (A eller B) angitt i vedlegg 7 som er valgt for kalkulering av drivstofforbruket for hver flytype som er listet opp i henhold til bokstav l). Dersom det benyttes ulik metode for ulike typer luftfartøy skal dette begrunnes. Det skal også angis hvilke generelle kriterier man har for valg av metode.
- s) prosedyrer for måling av fylt drivstoff (*fuel uplift*) og mengde drivstoff på tanken, inkludert valgt metodetrinn, beskrivelse av måleinstrumenter som benyttes, og prosedyrene for registrering, gjenfinning, overføring og lagring av informasjon vedrørende målinger. Planen skal også angi datakilden for mengde fylt drivstoff og mengde drivstoff på tanken.
- t) prosedyrer for å sikre at total usikkerhet ved måling av fylt drivstoff (*fuel uplift*) og drivstoff på luftfartøyets tanker er i overensstemmelse med kravene etter valgt metodetrinn, med henvisning til kalibreringssertifikater for måleutstyr, nasjonal lovgivning, klausuler i kundekontrakter eller drivstoffleverandørers standarder for nøyaktighet.
- u) prosedyrer for måling av tetthet av fylt drivstoff (*fuel uplift*) og drivstoff på tanken, inkludert en beskrivelse av de måleinstrumenter som benyttes i denne forbindelse. Dersom luftfartsoperatøren ved beregning av tetthet benytter standard sammenligningstabeller for tetthet/temperatur, skal planen angi kilden for disse data. Dersom man benytter standardverdier for tetthet skal planen angi hvilken standardverdi man benytter, samt en begrunnelse for dette.

- v) utslippsfaktorer brukt for hver drivstofftype, eller i de tilfeller der alternative drivstofftyper benyttes; metodene for hvordan utslippsfaktor og brennverdi beregnes, inkludert en beskrivelse av prøvetaking, analysemetoder, og de laboratorier som benyttes samt deres akkreditering og/eller kvalitetssikringsprosedyrer. Ved bruk av drivstofftyper som inneholder biomasse, skal overvåkningsplanen i tillegg inneholde beskrivelse av metode for beregning av biomasseandelen i drivstoffet.

For operatører med små utslipp, som har valgt en forenklet prosedyre i henhold til § 5-3, skal planen inneholde:

- a) de opplysninger som kreves etter annet ledd bokstav a) til og med q)
- b) dokumentasjon på at vilkårene for å kunne anses som operatør med små utslipp etter § 5-3 er oppfylt
- c) en beskrivelse av hvilket verktøy som benyttes i henhold til § 5-3, samt en bekreftelse på at verktøyet er godkjent til dette formål
- d) ved bruk av alternative drivstofftyper, herunder biodrivstoff: Utslippsfaktorer og brennverdier for hver drivstofftype. Planen skal også inneholde en beskrivelse av metode for beregning av utslippsfaktorene og brennverdiene, samt en begrunnelse for valg av metode

Luftfartøysoperatøren skal benytte skjema for overvåkningsplan som Klima- og forurensningsdirektoratet har gitt anvisning på.

Luftfartøysoperatøren skal revidere overvåkningsplanen før starten av en ny kvoteperiode. Dette gjelder likevel ikke for kvoteperioden som starter 1. januar 2012. Luftfartøysoperatøren skal uten unødig opphold levere inn oppdatert overvåkningsplan dersom luftfartøysoperatøren har gjort endringer som krever ny godkjenning av overvåkningsplanen.

Luftfartøysoperatøren skal levere oppdatert overvåkningsplan for ny godkjenning til Klima- og forurensningsdirektoratet før gjennomføring av vesentlige endringer i metode for overvåkning av kvotepliktige utslipp. Luftfartøysoperatøren skal notisere øvrige endringer i metode for overvåkning av kvotepliktige utslipp til Klima- og forurensningsdirektoratet.

§ 5-2. (krav til metode for beregning av kvotepliktige utslipp)

CO₂-utslipp skal beregnes ved å multiplisere drivstofforbruk med utslippsfaktor.

Drivstofforbruket skal beregnes i henhold til vedlegg 7. Drivstofforbruk skal beregnes for hver flygning og for hver drivstofftype. Luftfartøysoperatøren skal også beregne drivstofforbruket fra hjelpeaggregatet (APU).

Drivstofforbruk skal angis som masse (tonn) gjennom rapporteringsperioden. Dersom mengden fylt drivstoff (*fuel uplift*) eller mengde drivstoff på tanken beregnes i volumenheter, skal luftfartøysoperatøren konvertere denne mengden fra volum til masse, slik dette er

beskrevet i vedlegg 7.

Luftfartøysoperatøren skal benytte utslippsfaktorer som angitt i vedlegg 7. Ved bruk av drivstofftyper som inneholder biomasse, skal biomasseinnholdet beregnes i henhold til vedlegg 1E, jfr vedlegg 3 pkt A, B og D så langt vedleggene passer. Henvisning til brensel i vedlegg 1 E og vedlegg 3 skal i denne forbindelse tilsvare drivstoff.

Luftfartøysoperatøren skal utføre en usikkerhetsvurdering i henhold til vedlegg 7.

§ 5-3. (luftfartøysoperatører med små utslipp)

Luftfartøysoperatører med små utslipp kan estimere drivstofforbruk ved å benytte verktøy som er godkjent til dette formål.

Luftfartøysoperatører med små utslipp som har valgt en forenklet prosedyre i henhold til første ledd, og som i løpet av rapporteringsperioden ikke lenger oppfyller vilkårene etter første ledd, skal melde fra om dette til Klima- og forurensningsdirektoratet samt oppdatere overvåkingsplan i henhold til § 5-1 uten unødig opphold. Klima- og forurensningsdirektoratet kan gi unntak for dette kravet dersom luftfartøysoperatøren godtgjør at brudd på vilkårene etter første ledd ikke vil gjenta seg i etterfølgende rapporteringsperioder.

§ 5-4. (metode ved manglende utslippsdata)

Dersom luftfartøysoperatøren for flygninger omfattet av § 4-1 mangler nødvendig data for å kunne beregne kvotepliktige utslipp, kan luftfartøysoperatøren benytte verktøy som nevnt i § 5-3 første ledd for å beregne utslipp fra disse flygningene, såfremt årsaken til manglende utslippsdata skyldes forhold utenfor luftfartøysoperatørens kontroll.

Verktøyet kan likevel ikke benyttes dersom luftfartøysoperatøren kan beregne kvotepliktige utslipp ved hjelp av alternativ metode som er beskrevet i overvåkingsplanen.

§ 5-5. (rapporteringsplikt)

Kvotepliktige utslipp skal rapporteres til Klima- og forurensningsdirektoratet innen 20. mars året etter at utslippene fant sted.

Utslippsrapporten skal inneholde:

- a) luftfartøysoperatørens navn
- b) identifikasjonsnummer (*unique identifier*), slik dette er beskrevet på EU-kommisjonens liste over luftfartøysoperatører slik denne er innlemmet i EØS-avtalen.
- c) luftfartøysoperatørens trebokstavs-kode (*unique ICAO designator*), brukt som kallesignal for flygekontrollformål (*ATC*). Dersom slik trebokstavs-kode ikke er tilgjengelig, skal utslippsrapporten inneholde luftfartøyenes registreringsnummer.

- d) landet hvor luftfartøysoperatørens kvoteplikt administreres
- e) navn på administrerende myndighet
- f) nummeret på luftfartøysoperatørens *Air Operator Certificate (AOC)* og lisens og/eller driftstillatelse og navn på den myndighet som har utstedet disse
- g) luftfartøysoperatørens, adresse, telefonnummer og e-postadresse
- h) adresse, telefon- og faksnummer, og e-postadresse til kontaktperson hos luftfartøysoperatøren
- i) post- og elektronisk adresse for korrespondanse i forbindelse med luftfartøysoperatørens kvoteplikt
- j) navn på eier av de enkelte luftfartøy som benyttes til kvotepliktige flygninger
- k) verifikatørens navn, adresse og registreringsnummer utstedet av det organet som har akkreditert verifikatøren.
- l) referanse- og versjonsnummer til siste versjon av overvåkningsplan som er godkjent av Klima- og forurensningsdirektoratet, samt det rapporteringsåret utslippsrapporten gjelder
- m) opplysninger om eventuelle avvik fra overvåkningsplanen i løpet av rapporteringsperioden, inkludert en beskrivelse av hvert enkelt avvik og hvilke konsekvenser det er hatt for beregningen av årlige kvotepliktige utslipp
- n) totalt antall kvotepliktige flygninger i rapporteringsperioden
- o) alle typer drivstoff som er benyttet ved kvotepliktige flygninger i rapporteringsperioden
- p) angivelse av hvilke typer luftfartøy som er benyttet ved kvotepliktige flygninger og hvilke typer luftfartøy som har benyttet de ulike typer drivstoff på flygningene.
- q) for hver drivstofftype skal luftfartøysoperatøren rapportere utslippsfaktor og drivstofforbruk, samt angi usikkerhet i dataene. Dersom luftfartøysoperatøren skal benytte aktivitetsspesifikk utslippsfaktor i henhold til vedlegg 7, jfr vedlegg 3, skal også drivstofftypens brennverdi rapporteres.
- r) for hver drivstofftype skal luftfartøysoperatøren rapportere:
 - 1. aggregerte kvotepliktige utslipp fra alle kvotepliktige flygninger utført av luftfartøysoperatøren.
 - 2. aggregerte kvotepliktige utslipp fra innenlands flygninger i land innenfor EØS-området.
 - 3. aggregerte kvotepliktige utslipp fra flygninger mellom to land i EØS-området.

4. aggregerte kvotepliktige utslipp fra flygninger mellom land i EØS-området og land utenfor EØS-området.

- s) dersom luftfartøysoperatøren har benyttet drivstoff som inneholder biomasse, skal luftfartøysoperatøren for hver drivstofftype rapportere mengde biomasse benyttet i løpet av rapporteringsperioden (i tonn eller m³).
- t) totale utslipp og antall flygninger per landingsplass-par i løpet av rapporteringsperioden.

Dersom luftfartøysoperatøren har benyttet forenklet metode for operatører med små utslipp i henhold til § 5-3 skal utslippsrapporten inneholde opplysninger om antall kvotepliktige flygninger dette gjelder.

Dersom luftfartøysoperatøren har benyttet metode for beregning av kvotepliktige utslipp ved manglende utslippsdata for enkeltflygninger i henhold til § 5-4 skal det opplyses om dette og mengden kvotepliktige utslipp dette gjelder.

Luftfartøysoperatøren skal benytte rapporteringsskjema som det gis anvisning på av Klima- og forurensningsdirektoratet ved rapportering av kvotepliktige utslipp.

Utslippsrapporten skal godkjennes av Klima- og forurensningsdirektoratet.

Kapittel 6. Tildeling av vederlagsfrie kvoter

§ 6-1. (søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter)

Luftfartøysoperatør som ønsker tildeling av vederlagsfrie kvoter etter klimakvoteloven § 8a må sende inn søknad om dette til Klima- og forurensningsdirektoratet innen 31. mars 2011. Luftfartøysoperatør må på søknadstidspunktet ha overvåkningsplan for tonn-kilometer som er godkjent av Klima- og forurensningsdirektoratet. I tillegg skal verifisert rapport om tonn-kilometerdata fra kvotepliktige flygninger for 2010 vedlegges søknaden.

Tonn-kilometerrapporten skal inneholde følgende opplysninger:

- a) de opplysninger som kreves etter § 5-1 bokstav a) til og med l).
- b) opplysninger om eventuelle endringer i luftfartsaktiviteter eller avvik fra godkjent overvåkningplan i løpet av rapporteringsperioden, inkludert en beskrivelse av hvert enkelt avvik og hvilke konsekvenser dette har hatt for beregningen av tonn-kilometerdata.
- c) angivelse av metode luftfartøysoperatøren har valgt for å beregne vekten av passasjerer og innsjekket bagasje, og frakt og post.
- d) detaljer om hvert enkelt luftfartøy som luftfartøysoperatøren har benyttet for kvotepliktige flygninger i rapporteringsperioden, inkludert registreringsnummer og type luftfartøy.

e) totalt antall passasjer-kilometer og tonn-kilometer for alle kvotepliktige flygninger i rapporteringsperioden.

f) totalt antall kvotepliktige flygninger og passasjerer i rapporteringsperioden, samt total vekt av passasjerer og innsjekket bagasje og total vekt av frakt og post i rapporteringsperioden.

g) for hvert landingsplass-par: plassindikator (*ICAO designator*) for de to landingsplassene og distanse mellom dem. Dessuten, for rapporteringsperioden og per landingsplass-par: total antall kvotepliktige flygninger, total vekt av passasjerer og innsjekket bagasje (i tonn), totalt antall passasjerer, totalt antall passasjer-kilometer, total vekt av frakt og post (i tonn), totalt antall tonn-kilometer.

Klima- og forurensningsdirektoratet skal som ledd i vedtak om tildeling av vederlagsfrie kvoter godkjenne tonn-kilometer rapporten.

§ 6-2. (søknad om tildeling av vederlagsfrie kvoter fra kvotereserve forbeholdt luftfartsaktiviteter)

Luftfartøysoperatører som ønsker tildeling etter klimakvoteloven § 8b må sende inn søknad om dette til Klima- og forurensningsdirektoratet innen 30. juni 2015. Luftfartøysoperatør må på søknadstidspunktet ha overvåkningsplan for tonn-kilometer som er godkjent av Klima- og forurensningsdirektoratet.

Søknaden må inneholde opplysninger som dokumenterer at vilkårene for tildeling fra reserven er oppfylt. Verifisert rapport om tonn-kilometerdata for 2014 skal vedlegges søknaden. Rapporten skal inneholde de opplysninger som er opplistet i § 6-1 annet ledd. § 6-1 tredje ledd gjelder tilsvarende.

Luftfartøysoperatører som søker om tildeling på grunnlag av gjennomsnittlig årlig økning i tonn-kilometer på mer enn 18 % fra 2010 til 2014, skal i tillegg opplyse om følgende i søknaden:

- a) luftfartøysoperatørens prosentvise økning i tonn-kilometer fra 2010 til 2014,
- b) luftfartøysoperatørens økning i tonn-kilometer fra 2010 til 2014,
- c) luftfartøysoperatørens økning i tonn-kilometer fra 2010 til 2014 som overstiger 18 % gjennomsnittlig årlig økning i denne perioden.

Luftfartsoperatør som søker på det grunnlag som nevnes i tredje ledd må vedlegge verifisert rapport om tonn-kilometerdata for 2010.

Luftfartøysoperatører som søker om tildeling på det grunnlag som nevnes i tredje ledd, kan ikke få tildelt mer enn 1 000 000 kvoter fra reserven.

§ 6-3. (overvåkningsplan for tonn-kilometer)

Overvåkningsplan som påkrevd etter §§ 6-1 og 6-2 skal inneholde:

- a) de opplysninger som kreves i henhold til § 5-1 annet ledd bokstav a) til og med k).
- b) angivelse av hvilke typer luftfartøy som luftfartøysoperatøren benytter for kvotepliktige flygninger på tidspunktet for innlevering av overvåkningsplanen og antall luftfartøy per type. Planen skal også inneholde en indikativ liste over ytterligere typer luftfartøy som forventes å bli benyttet, inkludert et estimert antall luftfartøy per type hvor dette er mulig.
- c) beskrivelse av prosedyrer, systemer og ansvarsfordelinger for å sikre at listen over luftfartøy som benyttes gjennom rapporteringsperioden til enhver tid er fullstendig og oppdatert.
- d) beskrivelse av prosedyrer, systemer og ansvarsfordelinger for å sikre en fullstendig overvåkning og rapportering av tonn-kilometerdata for selveide og leasede luftfartøy som benyttes til kvotepliktige flygninger.
- e) beskrivelse av prosedyrer for å overvåke at listen over flygninger utført under luftfartøysoperatørens trebokstavskode/registreringsnummer til enhver tid er fullstendig og oppdatert.
- f) beskrivelse av prosedyrer for å avgjøre hvorvidt flygninger er omfattet av kvoteplikt i henhold til § 4-1.
- g) beskrivelse av prosedyrer for datainnsamling- og håndtering, samt kontrollaktiviteter.
- h) informasjon om eventuell deltakelse i fellesskapsordning for miljøstyring og miljørevisjon (EMAS) eller andre miljøstyringssystemer, for eksempel ISO 14001, eller sertifisering etter andre relevante standarder, særlig knyttet til måling og rapportering av klimagassutslipp.
- i) beskrivelse av prosedyrer for å beregne tonn-kilometerdata per flygning, inkludert
 - 1. prosedyrer, ansvarsfordelinger, datakilder og beregningsformel for beregning av distanse per landingsplass-par, samt lagring av disse data.
 - 2. angivelse av hvilket metodetrinn (1 eller 2) som luftfartøysoperatøren benytter i henhold til vedlegg 8, for å beregne vekt av passasjerer og innsjekket baggasje, herunder om man benytter standardvekt på 100 kg pr passasjer (1) eller om man beregner passasjerenes vekt ved hjelp av vekt- og balansedokumentasjon (2). Ved bruk av metode 2, skal overvåkningsplanen inneholde en beskrivelse av prosedyren for å beregne passasjerenes vekt.
 - 3. prosedyrer for å beregne vekten av frakt og post. Luftfartøysoperatører som ikke er pålagt å ha masse- og balansedokumentasjon skal foreslå en annen passende beregningsmetode.
 - 4. innretning for måling av vekt for passasjerer, frakt og post, så langt dette er mulig.

Luftfartøysoperatøren skal benytte skjema for overvåkningsplan som Klima- og forurensningsdirektoratet har gitt anvisning på.

§ 6-4. (krav til metode for beregning av tonn-kilometer)

Luftfartøysoperatør som vil søke om vederlagsfrie kvoter i henhold til § 6-1 eller § 6-2 skal beregne tonn-kilometerdata ved å multiplisere distanse med nyttelast. Luftfartøysoperatøren skal beregne distanse og nyttelast i henhold til vedlegg 8. Luftfartøysoperatøren skal utføre en usikkerhetsvurdering i henhold til vedlegg 8.

Storsirkeldistanse skal beregnes i henhold til vedlegg 8. Nyttelast skal beregnes ved å addere vekten av frakt og post med vekten av passasjerer og innsjekket bagasje. Beregning av vekt av frakt og post og vekt av passasjerer og innsjekket bagasje skal gjøres i henhold til vedlegg 8.

Ny deloverskrift for kapitlene 7 til og med 9 skal lyde:

Tredje del. Fellesbestemmelser for industri og luftfart

Ny § 8-6 skal lyde:

§ 8-6. (gebyr for godkjenning av luftfartøysoperatørens overvåkningsplan)

For arbeid med godkjenning av nye overvåkningsplaner skal det betales gebyr til statskassen etter følgende satser:

Høy gebyrklasse: 25 900,-

Middels gebyrklasse: 15 600,-

Lav gebyrklasse: 5 200,-

For arbeid med godkjenning av reviderte overvåkningsplaner, skal det betales gebyr til statskassen etter følgende satser:

Høy gebyrklasse: 13 000,-

Middels gebyrklasse: 7 800,-

Lav gebyrklasse: 2 600,-

Ny § 9-4 skal lyde:

§ 9-4. (internkontroll)

Kravene i forskrift 1996-12-06 nr 1127 om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften) gjelder tilsvarende for den kvotepliktige luftfartøysoperatør.

I vedlegg 1 gjøres følgende endring:

Vedleggsoverskrift skal lyde:

Vedlegg 1. *Industri*: Generelle krav til overvåking av kvotepliktige utslipp

I vedlegg 2 gjøres følgende endring:

Vedleggsoverskrift skal lyde:

Vedlegg 2. *Industri*: Krav til metode for bestemmelse av aktivitetsdata og faktorer for beregning av kvotepliktige utslipp

I vedlegg 3 gjøres følgende endring:

Vedleggsoverskrift skal lyde:

Vedlegg 3. *Industri*: Krav til bestemmelse av bedriftsspesifikke data og faktorer

I vedlegg 4 gjøres følgende endring:

Vedleggsoverskrift skal lyde:

Vedlegg 4. *Industri*: Krav ved kontinuerlig måling av CO₂-utslipp

I vedlegg 5 gjøres følgende endring:

Vedleggsoverskrift skal lyde:

Vedlegg 5. *Industri*: Krav ved kontinuerlig måling av N₂O-utslipp

Nytt vedlegg 6 skal lyde:

Vedlegg 6. *Luftfart*: Aktiviteter som er unntatt fra kvoteplikt

Følgende luftfartsaktiviteter er unntatt fra kvoteplikt:

- a) Flygninger utført utelukkende for transport av regjerende monarker og vedkommendes nærstående familie, statsoverhoder og ministre, på offentlig oppdrag fra land utenfor EØS, og hvor dette er avmerket med riktig unntakskode i reiseplanen.
- b) Militære flygninger utført av militært luftfartøy, og toll- og politiflygninger.
- c) Flygninger utført i forbindelse med søk- og redning, brannslukking, humanitært arbeid, medisinsk nødhjelp og som er autorisert til disse formål av norske myndigheter.
- d) Flygninger utført utelukkende under visuelle flygningsregler (VFR).
- e) Flygninger som uten mellomlanding avsluttes på samme sted som de begynte.

- f) Øvelsesflygninger utført for å skaffe nødvendig sertifikat eller rangering (*rating*), og hvor dette er avmerket med riktig unntakskode i reiseplanen, og hvor flygningen ikke innebærer transport av passasjerer eller frakt, eller posisjonering eller transporterung av flyet.
- g) Flygninger utført utelukkende for vitenskapelig forskningsformål, hvor forskningen helt eller delvis foregår inne i flyet, eller flygninger hvis formål er å teste eller sertifisere luftfartøy eller tilhørende utstyr.
- h) Flygninger utført med luftfartøy med sertifisert maksimal take-off vekt på mindre enn 5700 kg.
- i) Flygninger under forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) på ruter innenfor regioner som spesifisert i Traktat om Den europeiske unions funksjonsmåte art 311a nr 1 eller på ruter hvor tilbudt kapasitet ikke overstiger 30 000 seter pr år.
- j) Flygninger som i utgangspunktet omfattes av kvoteplikt etter § 4-1, og som utføres av kommersiell luftfartøysoperatør som enten utfører mindre enn 243 kvotepliktige flygninger per tertial i tre etterfølgende tertialer innenfor en rapporteringsperiode eller hvis kvotepliktige flygninger utgjør mindre enn 10 000 tonn årlig utslipp av CO₂. Flygninger som omfattes av bokstav a), skal i denne forbindelse regnes med.

Nytt vedlegg 7 skal lyde:

Vedlegg 7. Luftfart: Årlig utslipp

1. Metoder for beregning av drivstofforbruk

Mengde fylt drivstoff (*fuel uplift*) skal enten bestemmes ved hjelp av målinger utført av drivstoffleverandøren, slik det fremgår av leveransenota eller faktura for hver flygning, eller bestemmes ved hjelp av målesystemer om bord i flyet. Gjenværende drivstoff på tanken skal bestemmes ved hjelp av målesystemer om bord i flyet.

Faktisk forbruk av drivstoff skal beregnes ved bruk av enten metode A eller metode B, slik disse er beskrevet nedenfor. Luftfartøysoperatøren skal velge den metoden som gir mest mulig nøyaktige og fullstendige data, kombinert med lavest mulig usikkerhet, uten å medføre urimelige kostnader.

Metode A - følgende formel benyttes:

Faktisk drivstofforbruk for hver flygning (tonn) = Mengde drivstoff på luftfartøyets tanker ved fullført fylling av drivstoff (tonn) – Mengde drivstoff på luftfartøyets tanker ved fullført fylling av drivstoff for påfølgende flygning (tonn) + Fylt drivstoff for den påfølgende flygning (tonn).

Dersom det ikke foretas fylling av drivstoff for flygningen som er gjenstand for overvåkning av drivstofforbruk, eller for den etterfølgende flygningen, skal mengde drivstoff på luftfartøyets tanker bestemmes på avgangstidspunktet (*block off*) for den aktuelle flygningen eller den påfølgende flygningen.

I særlige tilfeller hvor det er utført annen aktivitet med luftfartøyet enn flygning, herunder utføring av vedlikehold som involverer tømning av drivstofftanker, kan formelen for beregning av drivstofforbruk justeres på følgende måte: Etter flygningen som er gjenstand for overvåkning av drivstofforbruk, kan luftfartøysoperatøren istedenfor å bruke tallene for "mengde drivstoff på luftfartøyet's tanker ved fullført fylling av drivstoff for påfølgende flygning (tonn) + fylt drivstoff den påfølgende flygningen (tonn) ", benytte tallene for "mengde drivstoff på luftfartøyet's tanker ved starten av den påfølgende luftfartøysaktiviteten", slik disse fremgår av teknisk loggbok.

Metode B - følgende formel benyttes:

Faktisk drivstofforbruk for hver flygning (tonn) = Mengde drivstoff på luftfartøyet's tanker ved ankomsttidspunktet (*block-on*) ved avslutning av foregående flygning (tonn) + Fylt drivstoff for flygningen som er gjenstand for overvåkning av drivstofforbruk (tonn) – Mengde drivstoff på luftfartøyet's tanker på ankomsttidspunktet (*block-on*) ved avslutningen av flygningen som er gjenstand for overvåkning av drivstofforbruk (tonn).

Ankomsttidspunktet (*block-on*) kan anses som tilsvarende tidspunktet for stopp av motorene. I tilfeller hvor det ikke utført en foregående flygning med luftfartøyet før flygningen som er gjenstand for overvåkning av drivstofforbruk, kan luftfartøysoperatøren oppgi mengden gjenværende drivstoff i luftfartøyet's tanker ved avslutningen av den forrige aktivitet utført med luftfartøyet, slik dette fremgår av teknisk loggbok, istedenfor "mengde drivstoff på luftfartøyet's tanker ved ankomsttidspunktet (*block-on*) ved avslutning av foregående flygning (tonn).

2. Metodetrinn

Luftfartøysoperatører med gjennomsnittlig rapporterte årlige utslipp tilsvarende eller mindre enn 50 000 tonn CO₂ i kvoteperioden før det aktuelle rapporteringsåret, skal anvende metodetrinn 1 ved beregning av drivstofforbruk. Øvrige luftfartøysoperatører skal benytte metodetrinn 2.

Dersom gjennomsnittlig rapporterte utslipp i kvoteperioden før det aktuelle rapporteringsåret ikke er tilgjengelig, skal man benytte et konservativt estimat.

Metodetrinn 1: Drivstofforbruk gjennom rapporteringsperioden beregnes med maksimal usikkerhet på mindre enn 5%.

Metodetrinn 2: Drivstofforbruk gjennom rapporteringsperioden beregnes med maksimal usikkerhet på mindre enn 2,5%.

3. Drivstoffets tetthet

Dersom luftfartøysoperatøren i henhold til § 5-2, tredje ledd skal konvertere mengde drivstoff fra volumenheter til masse, skal dette gjøres ved hjelp av faktiske tetthetsverdier .

Drivstoffets faktiske tetthet skal forstås som drivstoffets massetetthet uttrykt som kg/liter, beregnet med riktig temperatur på det aktuelle måletidspunktet.

Med mindre det fremgår av utstyr om bord i flyet, skal drivstoffets faktiske tetthet være den som er beregnet av drivstoffleverandøren. Tettheten skal fremgå av faktura eller kvittering.

Dersom overnevnte informasjon ikke er tilgjengelig, skal tettheten beregnes ut fra drivstoffets temperatur ved fylling av drivstoff (*fuel uplift*) som angitt av drivstoffleverandør, eller spesifisert for den aktuelle landingsplass hvor fylling av drivstoff (*fuel uplift*) finner sted, sammenholdt med standard sammenligningstabeller for tetthet/temperatur.

Klima- og forurensningsdirektoratet kan godkjenne at det benyttes en standard tetthetsfaktor på 0,8 kg/liter, dersom luftfartøysoperatøren godtgjør at faktiske tetthetsverdier ikke er tilgjengelig.

4. Utslippsfaktorer og brennverdier

Luftfartøysoperatøren skal anvende følgende utslippsfaktorer ved beregning av kvotepliktig utslipp:

Utslippsfaktorer (tonn CO₂/tonn drivstoff):

Aviation gasoline (Avgas)	3,10
Jet gasoline (Jet B)	3,10
Jet ketosene (Jet A1 eller Jet A)	3,15

Dersom en luftfartøysoperatør benytter andre drivstofftyper enn de tre som er opplistet ovenfor, skal operatøren beregne utslippsfaktor i henhold til vedlegg 3 pkt A, B og D så langt det passer. Henvisning til brensel i vedlegg 3 skal, så vidt gjelder luftfartsaktiviteter, tilsvare drivstoff. Henvisning til bedriftsspesifikk utslippsfaktor i vedlegg 3 skal, så vidt gjelder luftfartsaktiviteter, tilsvare aktivitetsspesifikk utslippsfaktor.

I de tilfeller luftfartøysoperatøren benytter andre drivstofftyper enn de tre som er opplistet ovenfor, skal også brennverdien beregnes og rapporteres.

Dersom en alternativ drivstofftype inneholder biomasse, skal biomasseandelen i drivstoffet beregnes i henhold til vedlegg 1E, jfr vedlegg 3 pkt A, B og D, så langt vedleggene passer. Henvisning til brensel i vedlegg 1 E og 3 skal så vidt gjelder luftfartsaktiviteter tilsvare drivstoff. For biomasse skal utslippsfaktor være 0.

For drivstoff som er kjøpt kommersielt, kan utslippsfaktor, karboninnhold og brennverdier utledes fra leveransenota eller faktura for den aktuelle drivstofftypen, forutsatt at dette er basert på aksepterte internasjonale standarder.

5. Usikkerhetsvurdering

Luftfartøysoperatøren skal ha en forståelse av hovedkildene til usikkerhet ved beregning av kvotepliktige utslipp. Luftfartøysoperatører behøver ikke utarbeide detaljert usikkerhetsberegning, såfremt luftfartøysoperatøren kan identifisere kilder til usikkerhet og graden av usikkerhet som er knyttet til disse, oppgitt i prosent.

Luftfartøysoperatøren skal anvende denne informasjonen når de velger beregningsmetode (A eller B) etter pkt 1.

Dersom en beregner mengde fylt drivstoff (*fuel uplift*) utelukkende ved hjelp av leveransenota eller faktura for hver flygning, trengs ingen annen dokumentasjon på usikkerhet.

I tilfeller hvor luftfartøysoperatøren benytter målesystemer om bord i flyet for å måle fylt drivstoff (*fuel uplift*) skal graden av usikkerhet dokumenteres med kalibreringssertifikater. Dersom slike sertifikater ikke er tilgjengelige, skal luftfartøysoperatøren:

- oppgi luftfartøyprodusentens spesifikasjoner som fastsetter usikkerhetsnivåer for drivstoffmålingssystemer om bord i luftfartøyet, og
- legge frem dokumentasjon for utførte rutinekontroller for tilfredsstillende drift av drivstoffmålingssystemene.

For alle andre komponenter i overvåkningsmetoden, kan usikkerhetsmomenter være basert på en konservativ fagmessig vurdering, hvor et estimert antall flygninger innenfor rapporteringsperioden tas i betraktning.

Luftfartøysoperatøren skal jevnlig kontrollere mengden fylt drivstoff (*fuel uplift*) slik det fremgår av fakturaer mot mengden fylt drivstoff (*fuel uplift*) slik det fremgår av måleutsyr om bord i flyet. Dersom avvik observeres, skal luftfartøysoperatøren gjennomføre nødvendige korrigeringer i henhold til § 9-4.

Nytt vedlegg 8 skal lyde:

Vedlegg 8. Luftfart: Tonn-kilometer

1. Distanse

Distanse skal beregnes ved å addere storsirkeldistanse med 95 km.

Storsirkeldistansen skal beregnes anslagsvis ved hjelp av systemet omhandlet i artikkel 3.7.1.1 i Chicago-konvensjonen vedlegg 15. Landingsplassers lengde- og breddegrad skal hentes enten fra data for landingsplassers lokalitet publisert i *Aeronautical Information Publication* (AIP) i henhold til Annex 15 i Chicago-konvensjonen, eller fra annen kilde som inneholder AIP-data. Distanser beregnet av programvare eller av en tredjepart kan også brukes, såfremt beregningsmetoden er basert på formelen i annet ledd og på AIP- data.

2. Nyttelast

Nyttelast beregnes ved å addere vekten av frakt og post (i tonn) med vekten av passasjerer og innsjekket bagasje (i tonn).

a) Vekten av frakt og post

Ved beregning av vekten av frakt og post skal en benytte faktisk vekt eller standard vekt slik dette fremgår av vekt- og balansedokumentasjon for kvotepliktige flygninger.

Ved beregning av vekten av frakt og post skal man ikke regne med tara vekt av paller og containere som ikke anses som frakt. Man skal heller ikke regne med service-vekten, herunder vekten av catering og flyttbart serviceutstyr for passasjerer samt drikkevann og toalett kjemikalier (*service weight*).

b) Vekten av passasjerer og innsjekket bagasje

Luftfartøysoperatøren kan velge en av følgende to metodetrinn for beregning av vekt av passasjerer og innsjekket bagasje:

Metodetrinn 1:

Luftfartøysoperatøren skal regne en standard vekt på 100 kg for hver passasjer og vedkommendes innsjekket bagasje.

Metodetrinn 2:

Luftfartøysoperatøren skal regne vekten av passasjerer og innsjekket bagasje slik den fremgår av vekt- og balansedokumentasjonen for hver flygning.

3. Usikkerhetsvurdering

Luftfartøysoperatøren skal ha en forståelse av hovedkildene til usikkerhet ved beregning av tonn-kilometerdata.

Luftfartøysoperatøren skal jevnlig utføre passende kontrollaktiviteter og umiddelbart gjøre korrigeringer dersom uregelmessigheter observeres.

II

Endringene trer i kraft straks.

VEDLEGG

- Vedlegg 1 [Directive 2008/101/EC](#) of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community
- Vedlegg 2 Commission Decision [2009/450/EC](#) on the detailed interpretation of the aviation activities listed in the Annex I to Directive 2003/87/EC
- Vedlegg 3 Commission Decision [2009/339/EC](#) on the inclusion of monitoring and reporting guidelines for emissions and tonne-kilometre data from aviation activities