

II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 16. aprila 2009

o spremembi Odločbe 2007/589/ES glede vključitve smernic za spremljanje in sporočanje emisij in podatkov o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 2887)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/339/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES ⁽¹⁾ ter zlasti člena 14(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti ⁽²⁾ je letalske dejavnosti vključila v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti.

(2) Komisija v skladu s členom 14(1) Direktive 2003/87/ES sprejme smernice za spremljanje in poročanje v zvezi z emisijami, ki so posledica letalskih dejavnosti, ter za spremljanje in sporočanje podatkov o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti za namen vloge iz člena 3e ali 3f navedene direktive.

(3) Država članica upravljavka zagotovi, da vsak operator zrakoplova pristojnemu organu v tej državi članici predloži načrte za spremljanje, v katerih so določeni ukrepi za spremljanje in sporočanje letnih emisij ter podatkov o tonskih kilometrih za namen vloge za dodelitev pravic, ki se dodelijo brezplačno, in da pristojni organ take

načrte potrdi v skladu s smernicami, sprejetimi v skladu s členom 14(1) navedene direktive.

(4) Odločbo Komisije 2007/589/ES z dne 18. julija 2007 o določitvi smernic za spremljanje in poročanje o emisijah toplogrednih plinov v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ je treba zato ustrezno spremeniti.

(5) Ukrepi, predvideni s to odločbo, so v skladu z mnenjem Odbora za podnebne spremembe, navedenega v členu 23 Direktive 2003/87/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Odločba 2007/589/ES se spremeni:

1. Člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Smernice za spremljanje in poročanje o emisijah toplogrednih plinov iz dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES in iz dejavnosti, vključenih v skladu s členom 24(1) navedene direktive, so določene v prilogah od I do XIV k tej odločbi. Smernice za spremljanje in sporočanje

⁽¹⁾ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

⁽²⁾ UL L 8, 13.1.2009, str. 3.

⁽³⁾ UL L 229, 31.8.2007, str. 1.

podatkov o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti za namen vloge v skladu s členom 3e ali 3f Direktive 2003/87/ES so določene v Prilogi XV.

Te smernice temeljijo na načelih iz Priloge IV k navedeni direktivi.“

2. V Tabeli prilog se dodajo naslednje navedbe:

„Priloga XIV: Smernice za dejavnosti, specifične za določanje emisij iz letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES

Priloga XV: Smernice za dejavnosti, specifične za določanje podatkov o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti za namen vloge v skladu s členom 3e ali 3f Direktive 2003/87/ES“.

3. Priloga I se spremeni, kot je določeno v delu A Priloge k tej odločbi.

4. Priloga XIV se doda, kot je določeno v delu B Priloge k tej odločbi.

5. Priloga XV se doda, kot je določeno v delu C Priloge k tej odločbi.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 16. aprila 2009

Za Komisijo

Stavros DIMAS

Član Komisije

PRILOGA

A. Priloga I se spremeni:

1. V oddelku 1 se besede „prilogah od II do XI“ nadomestijo z besedami „prilogah od II do XI in od XIII do XV“.

2. Oddelek 2 se spremeni:

(a) Uvodni del se nadomesti z naslednjim:

„V tej prilogi in prilogah od II do XV se uporabljajo opredelitve iz Direktive 2003/87/ES. Vendar pa v tej prilogi ‚upravljaavec‘ pomeni upravljavca iz točke (f) člena 3 Direktive 2003/87/ES in operatorja zrakoplova iz točke (o) navedenega člena.“

(b) odstavek 1 se spremeni:

(i) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) ‚vir emisije‘ pomeni ločeno razpoznavni del (točka ali postopek) v napravi, iz katere se spuščajo ustrezni toplogredni plini, ali za letalske dejavnosti posamezni zrakoplov;“

(ii) točka (e) se nadomesti z naslednjim:

„(e) ‚metodologija spremljanja‘ pomeni vsoto pristopov, ki jih uporabi upravljavec ali operator zrakoplova za določitev emisij posamezne naprave ali letalske dejavnosti;“

(iii) v točki (f) se beseda „naprave“ nadomesti z besedami „naprave ali operatorja zrakoplova“;

(iv) točka (g) se nadomesti z naslednjim:

„(g) ‚stopnja‘ pomeni poseben element metodologije za določanje podatkov o dejavnosti, faktorjev emisije, letne emisije, povprečne letne emisije na uro in faktorjev oksidacije ali pretvorbe ter za koristni tovor;“

(v) točka (i) se nadomesti z naslednjim:

„(i) ‚poročevalno obdobje‘ pomeni eno koledarsko leto, v katerem je treba spremljati emisije ali podatke o tonskih kilometrih in o njih poročati;“

(vi) v točki (j) se obdobje na koncu nadomesti z naslednjim:

„; za letalske dejavnosti obdobje trgovanja pomeni obdobje iz člena 3c(1) in (2) navedene direktive.“;

(c) v odstavku 2 se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) ‚komercialno standardno gorivo‘ pomeni mednarodno standardizirana komercialna goriva, ki imajo interval zaupanja 95 % z največ ± 1 % za posamezno kalorično vrednost, vključno s plinskim oljem, lahkim kurilnim oljem, bencinom, oljem za svetilke, kerozinom, etanom, propanom, butanom, kerozinom (jet A1 ali jet A) in bencinom (jet B) za reaktivne motorje ter letalskim bencinom (AvGas).“

(d) Odstavek 4 se spremeni:

(i) zadnji stavek točke (a) se nadomesti z naslednjim:

„Za naprave ali operatorje zrakoplovov brez teh podatkov se za referenco uporabljajo podatki iz reprezentativnih naprav ali od operatorjev zrakoplovov, ki izvajajo enake ali primerljive dejavnosti, in izmerijo glede na njihovo zmogljivost;“

(ii) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) ‚tokovi vira de minimis‘ pomeni skupino manjših tokov vira, ki jih izbere upravljavec in skupaj izpustijo 1 kiloton fosilnega CO₂ ali manj na leto ali prispevajo manj kot 2 % (do skupnega največjega prispevka 20 kiloton fosilnega CO₂ na leto) k skupni letni emisiji fosilnega CO₂ te naprave ali operatorja zrakoplova pred odštetjem prenesenega CO₂, kar je najvišje glede na absolutne emisije;“

(iii) točka (e) se nadomesti z naslednjim:

„(e) ‚manjši tokovi vira‘ pomeni tiste tokove vira, za katere upravljavec določi, da bodo skupaj izpustili 5 kiloton fosilnega CO₂ ali manj na leto ali prispevali manj kot 10 % (do skupnega največjega prispevka 100 kiloton fosilnega CO₂ na leto) k skupni letni emisiji fosilnega CO₂ naprave ali operatorja zrakoplova pred odštetjem prenesenega CO₂, kar je višje glede na absolutno emisijo;“

(e) odstavek 5 se spremeni:

(i) točka (e) se nadomesti z naslednjim:

„(e) ‚zadostna zanesljivost‘ pomeni visoko, toda ne absolutno stopnjo zanesljivosti, ki je pozitivno izražena v mnenju pri preverjanju, da je preverjeno poročilo o emisijah brez bistveno napačnih navedb in da naprava ali operator zrakoplova nima bistvenih neskladnosti;“

(ii) točka (g) se nadomesti z naslednjim:

„(g) ‚stopnja zanesljivosti‘ pomeni stopnjo, do katere preveritelj zaupa v zaključke preverjanja, da je bilo ugotovljeno, ali so informacije o napravi ali operatorju zrakoplova, sporočene v letnem poročilu o emisijah, brez bistveno napačnih navedb;“

(iii) v odstavku 5 se točki (h) in (i) nadomestita z naslednjim:

„(h) ‚neskladnost‘ pomeni namerno ali nenamerno dejanje ali opustitev dejanja preverjane naprave ali operatorja zrakoplova, ki je v nasprotju z zahtevami načrta za spremljanje, ki ga je odobril pristojni organ v skladu z dovoljenjem naprave ali v skladu s členom 3g Direktive 2003/87/ES;

(i) ‚bistvena neskladnost‘ pomeni, da bi pristojni organ zaradi neskladnosti zahtev v načrtu za spremljanje, ki ga je odobril pristojni organ v skladu z dovoljenjem naprave ali v skladu s členom 3g Direktive 2003/87/ES, drugače obravnaval napravo ali operatorja zrakoplova;“

(f) doda se naslednji odstavek 6:

„6. V zvezi z emisijami in podatki o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti se uporabljajo naslednje opredelitve:

- (a) ‚izhodiščno letališče‘ pomeni letališče, na katerem se začne polet, ki pomeni letalsko dejavnost iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES;
- (b) ‚ciljno letališče‘ pomeni letališče, na katerem se konča polet, ki pomeni letalsko dejavnost iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES;
- (c) ‚letališči vzleta in pristanka‘ pomeni par letališč, ki ga sestavljata izhodiščno in ciljno letališče;
- (d) ‚dokumentacija o masi in ravnotežju‘ pomeni dokumentacijo, kakor je opredeljena pri mednarodnem ali nacionalnem izvajanju Standardov in priporočenih praks (SARP), kot je določeno v Prilogi 6 (Uporaba zrakoplovov) k Čikaški konvenciji (*), skupaj z opredelitvijo v Uredbi Sveta (EGS) št. 3922/91 (EU-OPS), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 859/2008 z dne 20. avgusta 2008, v poddelu J Priloge III, ali z ustreznimi mednarodnimi predpisi;
- (e) ‚potniki‘ pomeni osebe na krovu zrakoplova med letom brez članov posadke;
- (f) ‚koristni tovor‘ pomeni skupno maso tovora, pošte, potnikov in prtljage na krovu zrakoplova med letom;
- (g) ‚razdalja‘ pomeni razdaljo velikega kroga med izhodiščnim in ciljnim letališčem, vključno z dodatnim fiksnim faktorjem 95 km;
- (h) ‚tonski kilometer‘ pomeni tono koristnega tovora, prevoženo na razdalji enega kilometra.

(*) Čikaška konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu in priloge k njej, podpisana v Čikagu 7. decembra 1944.“

3. Oddelek 3 se spremeni:

- (a) V drugem odstavku se beseda „napravi“ nadomesti z besedami „napravi in operatorju zrakoplova“;
- (b) peti odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Točnost. Zagotovi se, da določanje količine emisije sistematično ni nad ali pod resničnimi emisijami. Viri negotovosti se določijo in zmanjšajo, kolikor je mogoče. Treba si je prizadevati, da izračuni in meritve emisij odražajo največjo dosegljivo točnost. Upravljevec poskrbi za zadostno zagotavljanje celovitosti sporočenih emisij, ki se določijo. Emisije se določajo z ustreznimi metodologijami spremljanja iz teh smernic. Vsa merilna ali druga preskuševalna oprema, ki se uporablja za sporočanje podatkov, dobljenih s spremljanjem, se ustrezno uporablja, vzdržuje in kalibrira ter pregleduje. Preglednice in drugi pripomočki, ki se uporabljajo za shranjevanje in vodenje podatkov o spremljanju, so brez napak. Sporočene emisije in z njimi povezana razkritja so brez bistveno napačnih navedb, se izogibajo pristranskosti pri izbiri in predstavitvi informacij ter zagotavljajo verodostojno in uravnoteženo upoštevanje emisij naprave ali operatorja zrakoplova.“

- (c) v šestem odstavku se tretji stavek nadomesti z naslednjim:

„Metodologija spremljanja sama logično in preprosto opisuje navodila upravljavcu ter se izogiba podvajanju napora in upošteva obstoječe sisteme na napravi ali sisteme, ki jih uporablja operator zrakoplova.“

4. Oddelek 4.1 se spremeni:

- (a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Postopek spremljanja in poročanja o napravi ali operatorju zrakoplova vključuje vse ustrezne emisije toplogrednih plinov iz vseh virov emisij in/ali tokov virov, ki spadajo pod dejavnosti, ki se izvajajo v napravi ali jih izvaja operator zrakoplova in so navedeni v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES, ter dejavnosti in toplogredne pline, ki jih vključi država članica v skladu s členom 24 Direktive 2003/87/ES. Operatorji zrakoplovov nadalje zagotovijo uporabo dokumentiranih postopkov, ki spremljajo kakršne koli spremembe na seznamu virov emisij, kot je zakup ali nakup zrakoplova, in s tem zagotavljajo popolnost podatkov o emisijah in izogibanje dvojnemu štetju.“;

(b) v drugem odstavku se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Zato se v dovoljenju navedejo vsi viri emisij in tokov virov iz dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES, ki se bodo spremljali in katerih se bo poročalo; oziroma se jih za letalske dejavnosti vključi v načrt za spremljanje.“;

(c) tretji odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Emisije iz mobilnih motorjev z notranjim izgorevanjem, namenjenih za prevoz, so izključene iz ocen emisij naprav.“.

5. Prvi stavek oddelka 4.2 se nadomesti z naslednjim:

„Priloga IV k Direktivi 2003/87/ES dovoljuje določanje emisij naprav z uporabo.“.

6. Oddelek 4.3 se spremeni:

(a) v prvem odstavku se doda naslednji stavek:

„V skladu s členom 3g navedene direktive operatorji zrakoplovov predložijo pristojnemu organu načrt za spremljanje, ki določa ukrepe za spremljanje in sporočanje emisij in podatkov o tonskih kilometrih.“;

(b) tretji odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Pristojni organ preveri in odobri načrt za spremljanje, ki ga pripravi upravljavec, pred začetkom poročevalnega obdobja in ponovno po kakršni koli bistveni spremembi metodologije spremljanja, ki se izvaja v napravi ali jo izvaja operator zrakoplova. Kadar to zahteva priloga za specifično dejavnost, je treba načrt za spremljanje predložiti do določenega datuma ob uporabi standardne predloge.“

7. Oddelek 5 se spremeni:

(a) tretji odstavek oddelka 5.1 pod naslovom ‚Emisije iz izgorevanja goriv‘ se nadomesti z naslednjim:

„Podatki o dejavnosti temeljijo na porabi goriva. Količina porabljenega goriva se izrazi v vsebovani energiji kot TJ, razen če je drugače določeno v teh smernicah. Uporaba neto kalorične vrednosti se šteje za nepotrebno za nekatere specifične dejavnosti, če priloga za specifično dejavnost kaže, da je s podobno stopnjo točnosti mogoče uporabiti faktorje emisije, izražene kot t CO₂ na tono goriva. Količina porabljenega goriva se izrazi kot t CO₂/TJ, razen če je drugače določeno v teh smernicah. Med zgorevanjem goriva ne oksidira ves ogljik v gorivu v CO₂. Ne popolna oksidacija nastane zaradi neučinkovitosti procesa izgorevanja, pri katerem nekaj ogljika, ki ne zgori ali delno oksidira, ostane v obliki saj ali pepela. Neoksidirani ali delno oksidiran ogljik se upošteva v faktorju oksidacije, ki se izrazi kot frakcija. Faktor oksidacije se izrazi kot frakcija ena. Formula za izračun je:“;

- (b) v oddelku 5.2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Smernice za specifične dejavnosti iz prilog od II do XI ter prilog XIV in XV vsebujejo posebne metodologije za določanje naslednjih spremenljivk: podatkov o dejavnosti (ki vsebuje dve spremenljivki pretok goriva/materiala in neto kalorično vrednost), faktorjev emisije, podatkov o sestavi, faktorjev oksidacije in faktorjev pretvorbe ter koristnega tovara.“;

- (c) naslov oddelka 5.3 se nadomesti z naslednjim:

„5.3. NADOMESTNI PRISTOPI ZA NEPREMIČNE NAPRAVE“;

- (d) naslov oddelka 5.4 se nadomesti z naslednjim:

„5.4. PODATKI O DEJAVNOSTI ZA NEPREMIČNE NAPRAVE“;

- (e) drugi odstavek oddelka 5.5 se nadomesti z naslednjim:

„Da se dosežeta večja preglednost in čim večja mogoča skladnost z nacionalnimi registri toplogrednih plinov, se uporaba faktorjev emisije za gorivo, ki se izrazi kot $t \text{ CO}_2/t$ namesto $t \text{ CO}_2/T$ za emisije iz izgorevanja goriv, omeji na primere, v katerih bi upravljavec drugače imel nerazumno visoke stroške, in primere, opredeljene v prilogah za specifične dejavnosti k tem smernicam.“

8. Naslov oddelka 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. **METODOLOGIJE NA PODLAGI MERITEV ZA NEPREMIČNE NAPRAVE**“.

9. Oddelek 7.1 se spremeni:

- (a) drugi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Po metodologiji na podlagi izračunov, ob upoštevanju določb iz oddelka 5.2, pristojni organ odobri kombinacijo stopenj za vsak tok vira v napravi in poleg tega odobri vse druge podrobnosti metodologije spremljanja za to napravo, ki so navedene v dovoljenju naprave, ali, za letalske dejavnosti, v načrtu za spremljanje operatorja zrakoplova. S tem pristojni organ odobri negotovost, ki izhaja neposredno iz pravilne uporabe odobrene metodologije spremljanja, in dokaz te odobritve je vsebina dovoljenja ali, za letalske dejavnosti, vsebina odobrenega načrta za spremljanje. Navedba kombinacije stopenj v poročilu o emisijah predstavlja v Direktivi 2003/87/ES poročevalsko negotovost. Zato ni treba poročati o negotovosti, kadar je uporabljena metodologija na podlagi izračunov.“;

- (b) prvi stavek petega odstavka se nadomesti z naslednjim:

„V vseh drugih primerih upravljavec zagotovi pisni dokaz ravni negotovosti, povezane z določanjem podatkov o dejavnosti za vsak tok vira, da se dokaže usklajenost s pragovi negotovosti iz prilog od II do XI ter prilog XIV in XV k tem smernicam.“

10. Oddelek 8 se spremeni:

- (a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Priloga IV k Direktivi 2003/87/ES navaja zahteve za poročanje o emisijah toplogrednih plinov iz naprav in operatorjev zrakoplovov. Oblika poročanja iz oddelka 14 te priloge in zahtevane informacije so podlaga za sporočanje količinskih podatkov, razen če je Komisija EU objavila enakovreden elektronski standardni protokol za letno poročanje. Kadar obliko poročanja določa priloga za specifično dejavnost, je treba za poročanje uporabiti to obliko poročanja in informacije, ki jih zahteva.“;

(b) enajsti odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Zaradi doseganja skladnosti med podatki, ki se sporočajo v skladu z Direktivo 2003/87/ES, in podatki, ki jih sporočajo države članice na podlagi Okvirne konvencije ZN o spremembi podnebja, ter drugimi podatki o emisijah, ki se sporočajo za Evropski register izpustov in prenosov onesnaževal (EPRT), se vsaka dejavnost, ki se izvaja v napravi ali operatorju zrakoplova, označi z oznako, če je primerno, iz naslednjih dveh sistemov poročanja.“.

11. Oddelek 9 se spremeni:

(a) prvi in drugi odstavek se nadomestita z naslednjim:

„Upravljavca dokumentira in arhivira podatke, pridobljene pri spremljanju naprave ali operatorja zrakoplova iz vseh virov emisije in/ali tokov vira, ki spadajo pod dejavnosti, naštet v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES, o emisijah toplogrednih plinov v zvezi s temi dejavnostmi.“

Dokumentirani in arhivirani podatki, pridobljeni pri spremljanju, zadoščajo za preverjanje letnega poročila o emisijah iz naprave ali operatorja zrakoplova, ki ga upravljavec predloži na podlagi člena 14(3) Direktive 2003/87/ES, v skladu z merili iz Priloge V k navedeni direktivi.“;

(b) v četrtem odstavku se besedi „upravljavec naprave“ nadomestita z besedo „upravljavec“;

(c) peta alineja petega odstavka se nadomesti z naslednjim:

„— dokumentacijo o procesu zbiranja podatkov o dejavnosti za napravo ali operatorja zrakoplova in njene (njegove) tokove vira,“;

(d) na koncu oddelka 9 se doda naslednji odstavek:

„Za letalske dejavnosti se shranjujejo naslednje dodatne informacije:

- seznam zrakoplovov v lasti ali zakupu in potrebni dokazi za popolnost tega seznama,
- seznam letov v vsakem poročevalnem obdobju in potrebni dokazi za popolnost tega seznama,
- podatki, uporabljeni za določitev koristnega tovora in razdalje, pomembni za leta, za katera se poročajo podatki o tonskih kilometrih,
- dokumentacija o dostopu za podatkovne vrzeli, če je primerno, in podatki, uporabljeni za zapolnitev vrzeli podatkov, če so se pojavile.“.

12. Oddelek 10 se spremeni:

(a) v tretjem odstavku oddelka 10.3.3 se beseda „napravo“ nadomesti z besedami „napravo ali operator zrakoplova“;

(b) v oddelku 10.4.1 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Upravljavca preveritelju predloži poročilo o emisijah, izvod potrjenega načrta ali načrtov za spremljanje in vse druge ustrezne informacije.“;

(c) v oddelku 10.4.2 se druga alineja točke (a) drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„— razume vsako dejavnost, ki se izvaja v napravi ali operatorju zrakoplova, vire emisij, tokove vira v napravi ali ustrezne letalske dejavnosti operatorja zrakoplova, merilno opremo, ki se uporablja za spremljanje ali merjenje podatkov o dejavnosti, izvor in uporabo faktorjev emisije in faktorjev oksidacije/pretvorbe, kakršne koli druge podatke, ki se uporabljajo za izračun ali merjenje emisij, ter okolje, v katerem naprava ali operator zrakoplova deluje,“;

(d) v oddelku 10.4.2 se Tabela 3 nadomesti z naslednjo tabelo:

„Tabela 3

	Raven pomembnosti:
Naprave kategorije A in B ali operatorji zrakoplovov z letnimi emisijami, enakimi 500 kton CO ₂ ali manjšimi	5 %
Naprave kategorije C ali operatorji zrakoplovov z letnimi emisijami, večjimi od 500 kton CO ₂	2 %“

13. V tabeli 4 v oddelku 11 se po navedbi za „kerozin“ vstavijo naslednje nove navedbe:

Gorivo	Faktor emisije (tCO ₂ /TJ)	Neto kalorična vrednost (TJ/Gg)
	Smernice IPPC iz leta 2006 (razen biomase)	Smernice IPPC iz leta 2006
„Letalski bencin (AvGas)	70,0	44,3
Bencin za reaktivne motorje (Jet B)	70,0	44,3
Kerozin za reaktivne motorje (jet A1 ali jet A)	71,5	44,1“

14. V oddelku 13.5.2 se tretji stavek prvega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Zadevni laboratoriji in analitski postopki so navedeni v načrtu za spremljanje.“

15. V oddelku 14 se prvi stavek prvega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Če ni drugače določeno v prilogi za specifično dejavnost, se kot podlaga za poročanje uporabljajo naslednje tabele ter se lahko prilagodijo glede na število dejavnosti, vrsto naprave, gorivo in procese, ki se spremljajo.“

16. Oddelek 15 se spremeni:

(a) V oddelku 15.1 se v rubriki tabele 1.A pred vrstico „4. Drugi sektorji“ vstavita naslednji vrstici:

„3. Promet

(a) Civilno letalstvo“

(b) V oddelku 15.1 se v rubriki tabele „OPOMBE“ po vrstici „Emisije CO₂ iz biomase“ vstavi naslednja vrstica:

„Mednarodni hrami, letalstvo“

B. Doda se naslednja Priloga XIV:

„PRILOGA XIV

Smernice za dejavnosti, specifične za določanje emisij zaradi letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES

1. MEJE IN POPOLNOST

Smernice, specifične za dejavnosti iz te priloge, se uporabljajo za spremljanje in sporočanje emisij iz letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES. Priloga II za izgorevanje goriv se za mobilne vire, kot so zrakoplovi, ne uporablja.

Vključijo se vsi leti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES, ki jih opravi operator zrakoplova med poročevalnim obdobjem. Za ugotavljanje edinstvenega operatorja zrakoplova, kakor je opredeljen v členu 3(o) Direktive 2003/87/ES, ki je odgovoren za let, se uporabi klicna koda, ki se uporablja za kontrolo zračnega prometa (ATC). Klicna koda je označevalnik Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v polju 7 načrta leta ali, če ni na voljo, registrska oznaka zrakoplova. Če istovetnost operatorja zrakoplova ni znana, velja za operatorja zrakoplova lastnik zrakoplova, razen če pristojnemu organu zadovoljivo dokaže, kdo je operator zrakoplova.

2. DOLOČITEV EMISIJ CO₂

Emisije CO₂ iz letalskih dejavnosti se izračunajo po formuli:

emisije CO₂ = poraba goriva * faktor emisije

2.1. IZBIRA METODOLOGIJE

Operator zrakoplova v načrtu za spremljanje določi, katera metodologija spremljanja se uporablja za vsako vrsto zrakoplova. Če namerava operator zrakoplova uporabiti zakupljen zrakoplov ali druge vrste zrakoplovov, ki ob predložitvi pristojnemu organu še niso vključeni v načrt za spremljanje, mora operator zrakoplova v načrt za spremljanje vključiti opis postopka, uporabljen za določitev metodologije spremljanja za te dodatne vrste zrakoplovov. Operator zrakoplova zagotovi, da se metodologija spremljanja, potem ko je bila izbrana, dosledno uporablja.

Operator zrakoplova v načrtu za spremljanje za vsako vrsto zrakoplova določi:

- (a) katera formula za izračun bo uporabljena (metoda A ali B);
- (b) podatkovni vir, uporabljen za določitev podatkov o polnjenju z gorivom in gorivu v rezervoarju, ter metode za prenos, shranjevanje in priklic teh podatkov;
- (c) katera metoda se uporablja za določitev gostote, kjer je primerno. Kadar so uporabljene korelacijske tabele za gostoto in temperaturo, operator podrobno navede vir teh podatkov.

Za točki (b) in (c), kadar je to potrebno zaradi posebnih okoliščin, kot so dobavitelji goriva, ki ne morejo zagotoviti vseh podatkov, potrebnih za določeno metodologijo, lahko ta seznam uporabljenih metodologij vsebuje seznam odstopanj od splošne metodologije za določena letališča.

2.2. PORABA GORIVA

Poraba goriva je izražena kot gorivo, porabljeno v masnih enotah (tonah) med poročevalnim obdobjem.

Porabo goriva je treba spremljati za vsak let in za vsako gorivo ter mora vključevati gorivo, ki ga je porabil pomožni motor, kot je predvideno v spodnjih formulah za izračun. Podatki o polnjenju z gorivom se lahko določijo na podlagi meritev dobavitelja goriva, kot so dokumentirane v evidencah o dobavi goriva ali v računih za vsak let. Druga možnost je, da se podatki o polnjenju z gorivom določijo z merilnimi sistemi na krovu zrakoplova. Podatki se pridobijo od dobavitelja goriva, iz evidenc v dokumentaciji o masi in ravnotežju ali tehničnega dnevnika zrakoplova oziroma se z zrakoplova elektronsko prenesejo operatorju zrakoplova. Podatki o gorivu v rezervoarjih se lahko določijo z merilnimi sistemi na krovu zrakoplova, iz evidenc v dokumentaciji o masi in ravnotežju ali tehničnega dnevnika zrakoplova oziroma se z zrakoplova elektronsko prenesejo operatorju zrakoplova.

Operator izbere metodo, ki zagotavlja najbolj popolne in pravočasne podatke ob najmanjši dopustni negotovosti brez nerazumno visokih stroškov.

2.2.1. FORMULE ZA IZRAČUN

Dejansko porabljen gorivo se izračuna po eni od naslednjih formul:

METODA A:

Uporabi se naslednja formula:

dejanska poraba goriva za vsak let (v tonah) = količina goriva v rezervoarjih zrakoplovov po koncu polnjenja z gorivom za zadevni let (v tonah) – količina goriva v rezervoarjih zrakoplovov po koncu polnjenja z gorivom za naslednji let (v tonah) + polnjenje z gorivom za zadevni naslednji let (v tonah)

Če se za zadevni let ali naslednji let gorivo ne polni, se količina goriva v rezervoarjih zrakoplovov določi ob odblokiranju za zadevni let ali naslednji let. V izjemnem primeru, ko zrakoplov po letu, za katerega se spremlja poraba goriva, izvaja dejavnosti, ki niso let, kot so večja vzdrževalna dela, ki vključujejo praznjenje rezervoarjev, lahko operator zrakoplova nadomesti podatke „količina goriva v rezervoarjih zrakoplovov po koncu polnjenja z gorivom za naslednji let + polnjenje z gorivom za zadevni naslednji let“ s podatki „količina goriva, ki je ostalo v rezervoarjih ob začetku naslednje dejavnosti zrakoplova“, kot so evidentirani v tehničnem dnevniku.

METODA B:

Uporabi se naslednja formula:

dejanska poraba goriva za vsak let (v tonah) = količina goriva, ki ostane v rezervoarjih zrakoplova ob zablokiranju ob koncu predhodnih letov (v tonah) + polnjenje z gorivom za zadevni let (v tonah) – količina goriva v rezervoarjih ob zablokiranju ob koncu zadevnega leta (v tonah)

Lahko se šteje, da je trenutek zablokiranja enak trenutku izključitve motorja. Če zrakoplov pred poletom, za katerega se meri poraba goriva, ni opravil poleta, lahko operatorji zrakoplova namesto „količine goriva, ki ostane v rezervoarjih zrakoplova ob zablokiranju ob koncu predhodnih letov“ navedejo količino goriva, ki je ostala v rezervoarjih zrakoplova ob koncu predhodne dejavnosti zrakoplova, kot je evidentirana v tehničnih dnevnikih.

2.2.2. ZAHTEVE GLEDE KOLIČINSKE OPREDELITVE

Stopnja 1

Poraba goriva v poročevalnem obdobju je določena z največjo dopustno negotovostjo, manjšo od $\pm 5\%$.

Stopnja 2

Poraba goriva v poročevalnem obdobju je določena z največjo dopustno negotovostjo, manjšo od $\pm 2,5\%$.

Operatorji zrakoplovov s povprečnimi sporočenimi letnimi emisijami v preteklem obdobju trgovanja (ali konservativno oceno ali projekcijo, če sporočene emisije niso na voljo ali se ne uporabljajo več), ki so enake ali manjše od 50 kiloton fosilnega CO₂, za glavne tokove vira kot minimum uporabljajo stopnjo 1. Vsi drugi operatorji zrakoplovov za glavne tokove vira uporabljajo stopnjo 2.

2.2.3. GOSTOTA GORIVA

Če je količina polnjenja z gorivom ali količina goriva, preostalega v rezervoarjih, določena v prostorninskih enotah (litrih ali m³), operator zrakoplova to količino pretvori iz prostornine v maso, tako da uporabi vrednosti dejanske gostote. Dejanska gostota pomeni gostoto, izraženo kot kg/liter in določeno za veljavno temperaturo za določeno meritev. Če ni mogoče uporabiti merilnih sistemov na krovu, je dejanska gostota tista, ki jo izmeri dobavitelj goriva ob polnjenju z gorivom in ki je evidentirana na računu za gorivo ali dobavnici. Če take informacije niso na voljo, se dejanska gostota določi iz temperature goriva med točenjem, ki jo zagotovi dobavitelj ali ki je posebej določena za letališče, na katerem poteka polnjenje z gorivom, ob uporabi standardnih korelacijskih tabel za temperaturo in gostoto. Le v primerih, za katere je pristojnemu organu zadovoljivo dokazano, da dejanskih vrednosti ni na voljo, se uporabi standardni faktor gostote 0,8 kg/liter.

2.3. FAKTOR EMISIJE

Za vsako letalsko gorivo se uporabljajo naslednji referenčni dejavniki, izraženi kot t CO₂/t goriva, na podlagi referenčnih neto kaloričnih vrednosti in faktorjev emisije, opredeljenih v oddelku 11 Priloge I.

Tabela 1

Faktorji emisij za letalska goriva

Gorivo	Faktor emisije (tCO ₂ /t goriva)
Letalski bencin (AvGas)	3,10
Bencin za reaktivne motorje (Jet B)	3,10
Kerozin za reaktivne motorje (Jet A1 ali Jet A)	3,15

Ta pristop se za namene poročanja šteje kot stopnja 1.

Za alternativna goriva, za katera niso bile določene referenčne vrednosti, se faktorji emisije, specifični za dejavnost, določijo, kot je opredeljeno v oddelkih 5.5 in 13 Priloge I. V takih primerih se neto kalorična vrednost določi in sporoči kot opomba. Če alternativno gorivo vsebuje biomaso, veljajo zahteve za spremljanje in poročanje o vsebnosti biomase iz Priloge I.

Za komercialno tržena goriva se faktor emisije ali vsebnost ogljika, na kateri temelji, vsebnost biomase in neto kalorična vrednost lahko izpelje iz evidence o nakupu za zadevno gorivo, ki ga je dobavil dobavitelj goriva, če je bilo dobljeno na podlagi sprejetih mednarodnih standardov.

3. OCENA NEGOTOVOSTI

Operator zrakoplova razume glavne vire negotovosti pri izračunu emisij. Če operator zrakoplova opredeli vire negotovosti in z njimi povezane stopnje negotovosti, se od operatorjev zrakoplovov ne zahteva podrobna ocena negotovosti, kot je določena v oddelku 7.1 Priloge I. Te informacije se uporabijo pri izbiri metodologije spremljanja v skladu z oddelkom 2.2.

Kadar se polnjenja z gorivom določajo samo na podlagi fakturne količine goriva ali drugih ustreznih informacij, ki jih zagotovi dobavitelj goriva, kot so dobavnice za točenje goriva za posamezen let, se ne zahteva dodatnega dokaza o s tem povezani stopnji negotovosti.

Kadar se za merjenje polnjenja z gorivom uporabljajo sistemi na krovu, je stopnja negotovosti, povezana z merjenji goriva, podprta s pričevali o kalibraciji. Če takih pričeval ni na voljo, operatorji zrakoplova:

- zagotovijo specifikacije proizvajalca zrakoplova, ki določajo stopnje negotovosti merilnih sistemov za gorivo na krovu, in

— zagotovijo dokaze o opravljanju rutinskih preverjanj zadovoljivega delovanja merilnih sistemov za gorivo.

Negotovosti za vse druge sestavne dele metodologije spremljanja lahko temeljijo na konservativni strokovni presoji ob upoštevanju ocenjenega števila letov v poročevalnem obdobju. Nobene zahteve ni, da bi morali upoštevati kumulativne učinke vseh sestavnih delov merilnega sistema na negotovost letnih podatkov o dejavnosti.

Operator zrakoplova redno navzkrižno preverja količino polnjenja z gorivom, kot je navedena v računih, in količino polnjenja z gorivom, navedeno z merjenjem na krovu, ter sprejme popravne ukrepe v skladu z oddelkom 10.3.5, če opazi odstopanja.

4. POENOSTAVLJENI POSTOPKI ZA MALE ONESNAŽEVALCE

Operatorji zrakoplovov, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na posamezno obdobje, in operatorji zrakoplovov, ki opravijo lete, katerih skupne letne emisije so nižje od 10 000 ton CO₂ letno, se štejejo za male onesnaževalce.

Operatorji zrakoplovov, ki so mali onesnaževalci, lahko ocenijo porabo goriva z orodji, ki jih uporablja Eurocontrol ali druga zadevna organizacija, ki lahko obdelajo vse pomembne informacije o zračnem prometu, kot so tiste, na voljo Eurocontrolu. Veljavna orodja se uporabijo samo, če jih je odobrila Komisija, vključno z uporabo korekcijskih faktorjev za izravnavo kakršnih koli netočnosti metod modeliranja.

Operator zrakoplova, ki uporablja poenostavljeni postopek in v poročevalnem letu preseže prag za male onesnaževalce, o tem obvesti pristojni organ. Če operator zrakoplova pristojnemu organu ne dokaže zadovoljivo, da od naslednjega poročevalnega obdobja dalje ne bo več presegel praga, operator zrakoplova posodobi načrt za spremljanje, da tako izpolni zahteve za spremljanje iz oddelkov 2 in 3. Revidirani načrt za spremljanje se brez nepotrebnega odlašanja predloži v odobritev pristojnemu organu.

5. PRISTOPI ZA VRZELI PODATKOV

Operator zrakoplova sprejme vse potrebne ukrepe za preprečitev, da bi prihajalo do manjkajočih podatkov, tako da izvaja ustrezne nadzorne dejavnosti iz oddelka od 10.2 do 10.3 Priloge I k tem smernicam.

Če pristojni organ, operator zrakoplova ali preveritelj odkrije, da za let, ki ga vključuje Priloga I k Direktivi 2003/87/ES, manjka del podatkov, potrebnih za določitev emisij, zaradi okoliščin, ki jih operator zrakoplova ne more nadzirati, in da teh podatkov ni mogoče določiti z nadomestno metodo, opredeljeno v načrtu za spremljanje, lahko operator emisije za ta let oceni z orodji, navedenimi v zgornjem oddelku 4. Količina emisij, za katere se uporabi tak pristop, je podrobno opredeljena v letnem poročilu o emisijah.

6. NAČRT ZA SPREMLJANJE

Operatorji zrakoplovov predložijo načrt za spremljanje v odobritev pristojnemu organu vsaj štiri mesece pred začetkom prvega poročevalnega obdobja.

Pristojni organ zagotovi, da operator zrakoplova pregleda načrt za spremljanje pred začetkom vsakega obdobja trgovanja in, če je to primerno, predloži revidiran načrt za spremljanje. Po predložitvi načrta za spremljanje zaradi poročanja o emisijah od 1. januarja 2010 se načrt za spremljanje pregleda pred začetkom obdobja trgovanja, ki se začne leta 2013.

Pri izvajanju takega pregleda operator zrakoplova za pristojni organ zadovoljivo oceni, ali je mogoče metodologijo spremljanja spremeniti, da bi izboljšali kakovost sporočenih podatkov brez nerazumno visokih stroškov. Morebitne predlagane spremembe metodologije spremljanja je treba sporočiti pristojnemu organu. Za znatne spremembe metodologije spremljanja, zaradi katerih je potrebna posodobitev načrta za spremljanje, je potrebna odobritev pristojnega organa. Znatne spremembe vključujejo:

- spremembo povprečnih sporočenih letnih emisij, zaradi katere mora operator zrakoplova uporabiti drugo stopnjo, kot je določeno v oddelku 2.2.2,
- spremembo števila poletov ali skupnih letnih emisij, zaradi katere operator zrakoplova preseže prag za male onesnaževalce, kot je določeno v oddelku 4,
- znatne spremembe uporabljene vrste goriv.

Z odstopanjem od oddelka 4.3 v Prilogi I načrt za spremljanje vsebuje naslednje informacije:

Za operatorje zrakoplovov:

- (1) identifikacijo operatorja zrakoplova, klicno kodo ali drugi edinstveni označevalnik, ki se uporablja za namene kontrole zračnega prometa, kontaktne podatke operatorja zrakoplova in odgovorne osebe pri operatorju zrakoplova, kontaktni naslov;
- (2) identifikacijo različice načrta za spremljanje;
- (3) začetni seznam vrst zrakoplovov v floti, upravljeni ob predložitvi načrta za spremljanje, in število zrakoplovov po vrsti ter okvirni seznam dodatnih vrst zrakoplovov, za katere se pričakuje, da bodo uporabljani, vključno z ocenjenim številom zrakoplovov po vrsti in tokov goriva (vrst goriva), povezanih z vsako vrsto zrakoplova;
- (4) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za spremljanje popolnosti seznama virov emisij v letu spremljanja, tj. zaradi zagotovitve popolnosti spremljanja in sporočanja emisij za zrakoplove v lasti in zakupu;
- (5) opis postopkov, uporabljenih za spremljanje popolnosti seznama letov, upravljanih pod edinstvenim označevalnikom letališč vzleta in pristanka, in postopkov, uporabljenih za določitev, ali so leti vključeni v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES, kar zagotavlja popolnost in izogibanje dvojnemu štetju;
- (6) opis pridobivanja podatkov, dejavnosti ravnanja s podatki in nadzornih dejavnosti, dejavnosti nadzora in zagotavljanja kakovosti, vključno z vzdrževanjem in kalibracijo merilne opreme (glej oddelek 10.3 Priloge I);
- (7) če je primerno, informacije o ustreznih povezavah z dejavnostmi na podlagi sistema Skupnosti za okoljsko ravnanje in presojo (EMAS) in drugih sistemov okoljskega upravljanja (npr. ISO14001:2004), zlasti o postopkih in nadzoru v zvezi s spremljanjem in poročanjem o emisijah toplogrednih plinov.

Poleg točk od 1 do 7 načrt za spremljanje za vse operatorje zrakoplovov, razen malih onesnaževalcev, ki želijo uporabiti poenostavljeni postopek iz zgornjega oddelka 4, vsebuje:

- (8) opis metod za spremljanje porabe goriva za zrakoplove v lasti in zakupu, ki vključuje:
 - (a) izbrano metodologijo (metoda A ali metoda B) za izračun porabe goriva; če se ne uporabi ista metoda za vse vrste zrakoplovov, je treba predložiti utemeljitev tega pristopa in seznam, ki podrobno določa, katera metoda se uporablja pod katerimi pogoji;
 - (b) postopke za merjenje polnjenja z gorivom in goriva v rezervoarjih, vključno z izbranimi stopnjami, opis vključenih merilnih instrumentov in postopke za evidentiranje, priklic, prenos in shranjevanje informacij glede meritev, če je primerno;

- (c) postopek za zagotovitev, da bo skupna negotovost meritev goriva skladna z zahtevami izbrane stopnje, kar se nanaša na spričevala o kalibraciji merilnih sistemov, nacionalne zakone, določbe v pogodbah s strankami ali standarde točnosti dobaviteljev goriva;
- (9) postopke za merjenje gostote, uporabljene za polnjenja z gorivom in gorivo v rezervoarjih, vključno z opisom uporabljenih merilnih instrumentov, ali, če merjenje ni izvedljivo, uporabljeno standardno vrednost in utemeljitev tega pristopa;
- (10) faktorje emisije, uporabljene za vsako vrsto goriva, ali, v primeru alternativnih goriv, metodologije za določitev faktorjev emisije, vključno s pristopom pri vzorčenju, metodami analize, opisom uporabljenih laboratorijev in njihove akreditacije in/ali njihovih postopkov za zagotavljanje kakovosti.

Poleg točk od 1 do 7 načrt za spremljanje pri malih onesnaževalcih, ki želijo uporabiti poenostavljeni postopek iz zgornjega oddelka 4, vsebuje:

- (11) dokaze o doseganju pragov, opredeljenih za male onesnaževalce v oddelku 4;
- (12) potrditev, katero orodje iz oddelka 4 bo uporabljeno, vključno z opisom orodja.

Pristojni organ lahko od operatorja zrakoplova zahteva, naj za predložitev načrta za spremljanje uporabi elektronsko predlogo. Komisija lahko objavi standardizirano elektronsko predlogo ali specifikacijo oblike datoteke. V tem primeru pristojni organ sprejme, da operator zrakoplova uporabi te predloge ali specifikacije, razen če predloga pristojnega organa zahteva vnos vsaj istih podatkov.

7. OBLIKA POROČANJA

Operatorji zrakoplovov za poročanje o letnih emisijah uporabijo obliko iz spodnjega oddelka 8. Pristojni organ lahko od operatorja zrakoplova zahteva, naj za predložitev letnega poročila o emisijah uporabi elektronsko predlogo. Komisija lahko objavi standardizirano elektronsko predlogo ali specifikacijo oblike datoteke. V tem primeru pristojni organ sprejme, da operator zrakoplova uporabi te predloge ali specifikacije, razen če predloga pristojnega organa zahteva vnos vsaj istih podatkov.

Emisije v poročilu se zaokrožijo na tone CO₂. Faktorji emisije se zaokrožijo tako, da vključujejo le števke, pomembne za izračun emisij in namene poročanja. Pri vseh števkih za izračun se uporabi poraba goriva na let.

8. VSEBINA LETNEGA POROČILA O EMISIJAH

Vsak operator zrakoplova v letno poročilo o emisijah vključi naslednje informacije:

- (1) podatke, ki identificirajo operatorja zrakoplova, kakor je določeno v Prilogi IV Direktive 2003/87/ES, in klicno kodo ali druge edinstvene označevalnike, ki se uporabljajo za namene kontrole zračnega prometa, ter ustrezne kontaktne podatke;
- (2) ime in naslov preveritelja poročila;
- (3) poročevalno leto;
- (4) sklic na ustrezeni odobreni načrt za spremljanje in številko njegove različice;
- (5) ustrezne spremembe v dejavnostih in odstopanja od odobrenega načrta za spremljanje med poročevalnim obdobjem;
- (6) registrske številke in vrste zrakoplovov, uporabljenih v obdobju, vključenem v poročilo, zaradi izvajanja letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES, ki jih je opravil operator zrakoplova;
- (7) skupno število letov, vključenih v poročilo;
- (8) podatke v skladu s spodnjo tabelo 2;

(9) opombe: količino biomase, uporabljene kot gorivo v poročevalnem letu (v tonah ali m³), navedeno po vrsti goriva.

Tabela 2

Oblika poročanja za letne emisije iz letalskih dejavnosti

Parameter	Enote	Tok vira			Skupaj
		Vrsta goriva 1	Vrsta goriva 2	Vrsta goriva n	
Ime goriva					
Viri emisije ob uporabi vsake vrste toka vira (splošne vrste zrakoplovov)					
Skupna poraba goriva	t				
Neto kalorična vrednost goriva ⁽¹⁾	TJ/t				
Faktor emisije tega goriva	t CO ₂ /t ali t CO ₂ /TJ				
Skupne zbirne emisije CO ₂ iz vseh upravičenih letov, ki uporabljajo to gorivo	t CO ₂				
pri katerih je država članica odhoda ista kot država članica prihoda (domači leti)	t CO ₂				
pri katerih gre za vse druge lete (mednarodne lete v EU in zunaj EU)	t CO ₂				

Zbirne emisije CO₂ iz vseh letov, pri katerih je država članica odhoda ista kot država članica prihoda (domači leti):

Država članica 1	t CO ₂				
Država članica 2	t CO ₂				
Država članica n	t CO ₂				

Zbirne emisije CO₂ iz vseh odhodnih letov iz posamezne države članice v drugo državo članico ali tretjo državo ⁽²⁾:

Država članica 1	t CO ₂				
Država članica 2	t CO ₂				
Država članica n	t CO ₂				

Zbirne emisije CO₂ iz vseh dohodnih letov v posamezno državo članico iz tretje države ⁽²⁾:

Država članica 1	t CO ₂				
Država članica 2	t CO ₂				
Država članica n	t CO ₂				

⁽¹⁾ Ne velja za komercialna standardna goriva iz tabele 1 te priloge, ki se uporabljajo za letalske dejavnosti.

⁽²⁾ Zbirne emisije na tretjo državo, sporočene za posamezno državo.

Vsak operator zrakoplova v letno poročilo o emisijah vključi naslednje informacije kot prilogo:

— Letne emisije in letno število letov na letališčih vzleta in pristanka.

Operator lahko zahteva, da se ta priloga obravnava kot zaupna informacija.

9. PREVERJANJE

Poleg zahtev po preverjanju iz oddelka 10.4 Priloge I preveritelj upošteva naslednje:

- popolnost podatkov o letih in emisijah v primerjavi s podatki o zračnem prometu, kot jih je zbral Eurocontrol,
- skladnost med sporočenimi podatki ter dokumentacijo o masi in ravnotežju,
- skladnost med zbirnimi podatki o porabi goriva in podatki o kupljenem ali kako drugače dobavljenem gorivu za zrakoplov, ki izvaja letalsko dejavnost.“

C. Doda se naslednja Priloga XV:

„PRILOGA XV

Smernice za dejavnosti, specifične za določanje podatkov o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti za namen vloge v skladu s členom 3e ali 3f Direktive 2003/87/ES

1. UVOD

Ta priloga vsebuje splošne smernice za spremljanje, sporočanje in preverjanje podatkov o tonskih kilometrih za letalske dejavnosti, navedene v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES.

Priloga I se uporablja za spremljanje, sporočanje in preverjanje podatkov o tonskih kilometrih, če je to primerno. V ta namen se sklicevanja na emisije razlagajo kot sklicevanja na podatke o tonskih kilometrih. Oddelki 4.1, 4.2, 5.1, od 5.3 do 5.7, od 6 do 7 in od 11 do 16 Priloge I se ne uporabljajo za podatke o tonskih kilometrih.

2. MEJE IN POPOLNOST

Smernice, specifične za dejavnosti iz te priloge, se uporabljajo za spremljanje in sporočanje podatkov o tonskih kilometrih iz letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES. Vključijo se vsi leti iz Priloge I k navedeni direktivi, ki jih opravi operator zrakoplova med poročevalnim obdobjem.

Za ugotavljanje edinstvenega operatorja zrakoplova, kot je opredeljen v členu 3(o) Direktive 2003/87/ES, ki je odgovoren za let, se uporabi klicna koda, ki se uporablja za kontrolo zračnega prometa (ATC). Klicna koda je označevalnik Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v polju 7 načrta leta ali, če ni na voljo, registrska oznaka zrakoplova. Če istovetnost operatorja zrakoplova ni znana, velja za operatorja zrakoplova lastnik zrakoplova, razen če dokaže, katera druga oseba je bila operator zrakoplova.

3. NAČRT ZA SPREMLJANJE

V skladu s členom 3g Direktive 2003/87/ES operatorji zrakoplovov predložijo načrt za spremljanje, ki določa ukrepe za spremljanje in sporočanje podatkov o tonskih kilometrih.

Operatorji zrakoplovov predložijo načrt za spremljanje v odobritev pristojnemu organu vsaj štiri mesece pred začetkom prvega poročevalnega obdobja.

Operator zrakoplova v načrtu za spremljanje določi, katera metodologija spremljanja se uporablja za posamezno vrsto zrakoplova. Če namerava operator zrakoplova uporabiti zakupljen zrakoplov ali druge vrste zrakoplovov, ki ob predložitvi pristojnemu organu še niso vključeni v načrt za spremljanje, mora operator zrakoplova v načrt za spremljanje vključiti opis postopka, uporabljen za določitev metodologije spremljanja za te dodatne vrste zrakoplovov. Operator zrakoplova zagotovi, da se metodologija spremljanja, potem ko je bila izbrana, dosledno uporablja.

Z odstopanjem od oddelka 4.3 v Prilogi I mora načrt za spremljanje vsebovati naslednje informacije:

- (1) identifikacijo operatorja zrakoplova, klicno kodo ali drugi edinstveni označevalnik, ki se uporablja za namene kontrole zračnega prometa, kontaktne podatke operatorja zrakoplova in odgovorne osebe pri operatorju zrakoplova, kontaktni naslov;
- (2) identifikacijo različice načrta za spremljanje;
- (3) začetni seznam vrst zrakoplovov v floti, upravljeni ob predložitvi načrta za spremljanje, in število zrakoplovov po vrsti ter okvirni seznam dodatnih vrst zrakoplovov, za katere se pričakuje, da bodo uporabljeni, vključno z ocenjenim številom zrakoplovov po vrsti, če je to na voljo;
- (4) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za spremljanje popolnosti seznama zrakoplovov, uporabljenih v letu spremljanja, tj. zaradi zagotovitve popolnosti spremljanja in sporočanja podatkov o tonskih kilometrih za zrakoplove v lasti in zakupu;
- (5) opis postopkov, uporabljenih za spremljanje popolnosti seznama letov, upravljenih pod edinstvenim označevalnikom letališč vzleta in pristanka, in postopkov, uporabljenih za določitev, ali so leti vključeni v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES, kar zagotavlja popolnost in izogibanje dvojnemu številu;
- (6) opis pridobivanja podatkov, dejavnosti ravnanja s podatki in nadzornih dejavnosti, v skladu z oddelkom 10.3 Priloge I;
- (7) če je primerno, informacije o ustreznih povezavah z dejavnostmi na podlagi sistema upravljanja kakovosti, zlasti o postopkih in nadzoru v zvezi s spremljanjem in sporočanjem podatkov o tonskih kilometrih;
- (8) opis metod za določanje podatkov o tonskih kilometrih na let, vključujoč:
 - (a) postopke, odgovornosti, podatkovne vire in formule za izračun za določitev in evidentiranje razdalje na letališčih vzleta in pristanka;
 - (b) ali je uporabljena standardna masa 100 kg na potnika (stopnja 1) ali masa potnika iz dokumentacije o masi in ravnotežju (stopnja 2). Če je uporabljena stopnja 2, je treba predložiti opis postopka za pridobivanje mase potnika;
 - (c) opis postopkov, uporabljenih za določitev mase tovora in pošte;
 - (d) opis merilnih naprav, uporabljenih za merjenje mase potnikov, tovora in pošte, če je primerno.

Pristojni organ lahko od operatorja zrakoplova zahteva, naj za predložitev načrta za spremljanje uporabi elektronsko predlogo. Komisija lahko objavi standardizirano elektronsko predlogo ali specifikacijo oblike datoteke. V tem primeru pristojni organ sprejme, da operator zrakoplova uporabi te predloge ali specifikacije, razen če predloga pristojnega organa zahteva vnos vsaj istih podatkov.

4. METODOLOGIJE ZA IZRAČUN PODATKOV O TONSKIH KILOMETRIH

4.1. FORMULA ZA IZRAČUN

Operatorji zrakoplovov spremljajo in sporočajo podatke o tonskih kilometrih ob uporabi metodologije na podlagi izračuna. Izračun podatkov o tonskih kilometrih temelji na naslednji formuli:

$$\text{tonski kilometri (t km)} = \text{razdalja (km)} * \text{koristni tovor (t)}$$

4.2. RAZDALJA

Razdalja se izračuna po formuli:

$$\text{razdalja [km]} = \text{razdalja velikega kroga [km]} + 95 \text{ km}$$

Razdalja velikega kroga je opredeljena kot najkrajša razdalja med katerima koli točkama na površju Zemlje, katere približek se izračuna ob uporabi sistema iz člena 3.7.1.1 Priloge 15 k Čikaški konvenciji (WGS 84).

Zemljepisno širino in dolžino je treba vzeti iz podatkov o lokaciji letališča, objavljenih v Zbornikih zrakoplovnih informacij (v nadaljevanju: AIP) v skladu s členom 15 Čikaške konvencije ali iz vira, ki uporablja podatke AIP.

Lahko se uporabijo tudi izračuni razdalj, ki jih izračuna računalniški program ali tretja oseba, če ta metodologija izračunavanja temelji na zgornji formuli in podatkih AIP.

4.3. KORISTNI TOVOR

Koristni tovor se izračuna po naslednji formuli:

koristni tovor (t) = masa tovora in pošte (t) + masa potnikov in prijavljene prtljage (t)

4.3.1. MASA TOVORA IN POŠTE

Za izračun koristnega tovora se uporabi dejanska ali standardna masa iz dokumentacije o masi in ravnotežju za ustrezne lete. Operatorji zrakoplovov, od katerih se dokumentacija o masi in ravnotežju ne zahteva, v načrtu za spremljanje, ki ga odobri pristojni organ, predlagajo ustrezno metodologijo za določanje mase tovora in pošte.

Dejanska masa tovora in pošte izključuje taro vseh palet in vsebnikov, ki niso koristni tovor, ter obratovalno težo.

4.3.2. MASA POTNIKOV IN PRIJAVLJENE PRTLJAGE

Operatorji zrakoplovov lahko uporabijo eno od dveh različnih stopenj za določitev mase potnikov. Operator zrakoplova lahko za določitev mase potnikov in prijavljene prtljage kot najnižjo izbere stopnjo 1. Izbrano stopnjo trgovanja je treba uporabiti za vse lete v istem obdobju.

Stopnja 1

Uporabi se privzeta vrednost 100 kg za vsakega potnika in njegovo prijavljeno prtljago.

Stopnja 2

Uporabi se masa za potnika in prijavljeno prtljago iz dokumentacije o masi in ravnotežju ta vsak let.

5. OCENA NEGOTOVOSTI

Operator zrakoplova razume glavne vire negotovosti pri izračunu podatkov o tonskih kilometrih. Podrobna analiza negotovosti iz oddelka 7 Priloge I se za metodologijo določanja podatkov o tonskih kilometrih ne zahteva.

Operator zrakoplova redno izvaja ustrezne nadzorne dejavnosti iz oddelkov 10.2 in 10.3 Priloge I ter nemudoma sprejme popravne ukrepe v skladu z oddelkom 10.3.5, če opazi nepravilnosti.

6. POROČANJE

Sporočanje podatkov o tonskih kilometrih se zahteva za namen vlog iz členov 3e in 3f Direktive 2003/87/ES samo glede v njiju določenih let spremljanja.

Operatorji zrakoplovov za sporočanje podatkov o tonskih kilometrih uporabijo obliko iz spodnjega oddelka 7. Pristojni organ lahko od operatorja zrakoplova zahteva, naj za predložitev poročila o podatkih o tonskih kilometrih uporabi elektronsko predlogo. Komisija lahko objavi standardizirano elektronsko predlogo ali specifikacijo oblike datoteke. V tem primeru pristojni organ sprejme, da operator zrakoplova uporabi te predloge ali specifikacije, razen če predloga pristojnega organa zahteva vnos vsaj istih podatkov.

Tonski kilometri se sporočajo kot zaokrožene vrednosti [t km]. Pri vseh števkih za izračun se uporabijo vsi podatki na let.

7. VSEBINA POROČILA O PODATKIH O TONSKIH KILOMETRIH

Vsak operator zrakoplova v poročilo o podatkih o tonskih kilometrih vključi naslednje informacije:

- (1) podatke, ki identificirajo operatorja zrakoplova, kakor je določeno v Prilogi IV Direktive 2003/87/ES, in klicno kodo ali druge edinstvene označevalnike, ki se uporabljajo za namene kontrole zračnega prometa, ter ustrezne kontaktne podatke;
- (2) ime in naslov preveritelja poročila;
- (3) poročevalno leto;
- (4) sklic na ustrezni odobreni načrt za spremljanje in številko njegove različice;
- (5) ustrezne spremembe v dejavnostih in odstopanja od odobrenega načrta za spremljanje med poročevalnim obdobjem;
- (6) registrske številke in vrste zrakoplovov, uporabljenih v obdobju, vključenem v poročilu, zaradi izvajanja letalskih dejavnosti iz Priloge I k Direktivi 2003/87/ES, ki jih je opravil operator zrakoplova;
- (7) izbrano metodo za izračun mase za potnike in prijavljeno prtljago ter tovor in pošto;
- (8) skupno število potniških in tonskih kilometrov za vse lete, opravljene med letom, na katerega se poročilo nanaša in ki spadajo pod letalske dejavnosti iz Priloge I;
- (9) za vsaki letališči vzleta in pristanka: označevalnik ICAO za obe letališči, razdaljo (= razdaljo velikega kroga + 95 km) v km, skupno število letov na letališči vzleta in pristanka v poročevalnem obdobju, skupno maso potnikov in prijavljene prtljage (v tonah) med poročevalnim obdobjem na letališči vzleta in pristanka, skupno število potnikov med poročevalnim obdobjem, skupno število potniških * kilometrov na letališči vzleta in pristanka, skupno maso tovora in pošte (v tonah) med poročevalnim obdobjem na letališči vzleta in pristanka, skupne tonske kilometre na letališče vzleta in pristanka (t km).

8. PREVERJANJE

Poleg zahtev po preverjanju iz oddelka 10.4 Priloge I preveritelj upošteva naslednje:

- popolnost podatkov o letu in tonskih kilometrih v primerjavi s podatki o zračnem prometu, kot jih je zbral Eurocontrol, zaradi zagotovitve, da so bili v poročilu operatorja upoštevani le upravičeni leti,
- skladnost med sporočenimi podatki ter dokumentacijo o masi in ravnotežju.

Raven pomembnosti za podatke o tonskih kilometrih je 5 %.
