

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Απριλίου 2009

για τροποποίηση της απόφασης 2007/589/ΕΚ με σκοπό την προσθήκη κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά την παρακολούθηση των εκπομπών και των τονοχλιομετρικών δεδομένων από αεροπορικές δραστηριότητες και την υποβολή σχετικής έκθεσης

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 2887]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/339/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την οδηγία 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας ⁽²⁾, οι αεροπορικές δραστηριότητες εντάχθηκαν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές δραστηριότητες και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, καθώς και για την παρακολούθηση των τονοχλιομετρικών δεδομένων των αεροπορικών δραστηριοτήτων και την υποβολή σχετικών εκθέσεων με σκοπό την υποβολή αίτησης βάσει του άρθρου 3 στοιχείο ε) ή στ) της εν λόγω οδηγίας.
- (3) Το εντεταλμένο κράτος μέλος μεριμνά ώστε κάθε αερομεταφορέας να υποβάλει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους σχέδιο παρακολούθησης στο οποίο καθορίζονται μέτρα για

την παρακολούθηση των εκπομπών και των τονοχλιομετρικών δεδομένων και την υποβολή σχετικών ετήσιων εκθέσεων με σκοπό την υποβολή αίτησης χορήγησης δικαιωμάτων που πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν, και ώστε τα σχέδια αυτά να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται κατά το άρθρο 14 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας.

- (4) Η απόφαση 2007/589/ΕΚ, της 18ης Ιουλίου 2007, περί θεσπίσεως κατευθυντηρίων γραμμών για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ πρέπει επομένως να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την κλιματική αλλαγή που αναφέρεται στο άρθρο 23 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η απόφαση 2007/589/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Άρθρο 1

Οι κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, από τις δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και από τις δραστηριότητες που

⁽¹⁾ ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

⁽²⁾ ΕΕ L 8 της 13.1.2009, σ. 3.

⁽³⁾ ΕΕ L 229 της 31.8.2007, σ. 1.

έχουν συμπεριληφθεί δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας καθορίζονται στα παραρτήματα Ι έως XIV της παρούσας απόφασης. Οι κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση των τονοχλιομετρικών δεδομένων των αεροπορικών δραστηριοτήτων και την υποβολή σχετικών εκθέσεων με σκοπό την υποβολή αίτησης βάσει του άρθρου 3 στοιχείο ε) ή στ) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ καθορίζονται στο παράρτημα XV.

Οι ανωτέρω κατευθυντήριες γραμμές βασίζονται στις αρχές που διατυπώνονται στο παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας».

2. Στον πίνακα των παραρτημάτων, προστίθενται τα εξής:

«Παράρτημα XIV: Ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ

Παράρτημα XV: Ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των τονοχλιομετρικών δεδομένων των αεροπορικών δραστηριοτήτων προκειμένου για αίτηση βάσει του άρθρου 3 στοιχείο ε) ή στ) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ».

3. Το παράρτημα Ι τροποποιείται σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

4. Προστίθεται το παράρτημα XIV που παρατίθεται στο μέρος Β του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

5. Προστίθεται το παράρτημα XV που παρατίθεται στο μέρος Γ του παραρτήματος της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 16 Απριλίου 2009.

Για την Επιτροπή
Σταύρος ΔΗΜΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

1. Στο σημείο 1, η φράση «στα παραρτήματα II έως XI» αντικαθίσταται από τη φράση «στα παραρτήματα II έως XI και στα παραρτήματα XIII — XV».

2. Το σημείο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος και των παραρτημάτων II έως XV ισχύουν οι ορισμοί της οδηγίας 2003/87/EK. Ωστόσο, για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως “φορέας εκμετάλλευσης” νοείται φορέας κατά την έννοια του στοιχείου στ) του άρθρου 3 της οδηγίας 2003/87/EK και αερομεταφορέας κατά την έννοια του στοιχείου ιε) του ίδιου άρθρου.»

β) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως ακόλουθο:

i) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το εξής:

«γ) “πηγή εκπομπών”: ένα διακριτό τμήμα εγκατάστασης (σημείο ή διεργασία) από το οποίο εκπέμπονται αντίστοιχα αέρια θερμοκηπίου ή, προκειμένου για αεροπορικές δραστηριότητες, μεμονωμένο αεροσκάφος»,

ii) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ε) “μεθοδολογία παρακολούθησης”: το σύνολο των προσεγγίσεων που χρησιμοποιεί φορέας εκμετάλλευσης ή αερομεταφορέας για να προσδιορίσει τις εκπομπές δεδομένης εγκατάστασης ή αεροπορικής δραστηριότητας»,

iii) στο στοιχείο στ), η λέξη «εγκατάσταση» αντικαθίσταται από τις λέξεις «εγκατάσταση ή αερομεταφορέα»,

iv) το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ζ) “βαθμίδα”: ειδικό στοιχείο μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό δεδομένων δραστηριότητας, συντελεστών εκπομπών, ετήσιων εκπομπών, ετήσιων μέσων ωριαίων εκπομπών και συντελεστών οξείδωσης ή μετατροπής, καθώς και για τον προσδιορισμό του ωφέλιμου φορτίου»,

v) το στοιχείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«i) “περίοδος αναφοράς”: ημερολογιακό έτος στη διάρκεια του οποίου πρέπει να παρακολουθούνται οι εκπομπές και τα τονοχιλιμετρικά δεδομένα και να αναφέρονται με έκθεση»,

vi) στο στοιχείο ι), η περίοδος στο τέλος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«προκειμένου για αεροπορικές δραστηριότητες, ως περίοδος εμπορίας νοείται η περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφοι 1 και 2 της εν λόγω οδηγίας.»

γ) στην παράγραφο 2, το στοιχείο η) αντικαθίσταται με το ακόλουθο:

«η) “τυπικό καύσιμο του εμπορίου”: τα διεθνώς τυποποιημένα καύσιμα του εμπορίου, των οποίων η θερμογόνος δύναμη, σύμφωνα με τις προδιαγραφές τους, παρουσιάζει διάστημα εμπιστοσύνης 95 % που δεν αποκλίνει περισσότερο από ± 1 % και στα οποία συμπεριλαμβάνονται πετρέλαιο ντίζελ, ελαφρύ μαζούτ, βενζίνη, φωτιστικό πετρέλαιο, κηροζίνη, αιθάνιο, προπάνιο, βουτάνιο, κηροζίνη αεριωθουμένων (jet A1 ή jet A), βενζίνη αεριωθουμένων (jet B) και βενζίνη αεροπλάνων (AvGas).»

δ) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

i) η τελευταία πρόταση του στοιχείου α) αντικαθίσταται με την ακόλουθη:

«για εγκαταστάσεις ή αερομεταφορείς που δεν διαθέτουν τέτοιο ιστορικό, χρησιμοποιούνται ως τιμές αναφοράς δεδομένα από αντιπροσωπευτικές εγκαταστάσεις ή αερομεταφορείς που αναπτύσσουν τις ίδιες ή συγκρίσιμες δραστηριότητες, τα οποία διαβαθμίζονται ανάλογα με τη δυναμικότητά τους»,

ii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«γ) “αμελητέες (de minimis) ροές πηγής”: ομάδα ελασσόνων ροών πηγής κατ’ επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίες εκπέμπουν από κοινού 1 χιλιότονο CO₂ ορυκτής προέλευσης ετησίως κατ’ ανώτατο όριο ή συμμετέχουν σε ποσοστό μικρότερο από 2 % στις συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂ ορυκτής προέλευσης από τη συγκεκριμένη εγκατάσταση ή τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα (με μέγιστη συνολική συμμετοχή 20 χιλιοτόνων CO₂ ορυκτής προέλευσης ετησίως), πριν από την αφαίρεση του μεταφερόμενου CO₂, αναλόγως ποια είναι η μεγαλύτερη απόλυτη τιμή εκπομπών»,

iii) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ε) “ελάσσονες ροές πηγής”: ομάδα ροών πηγής κατ’ επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίες εκπέμπουν από κοινού 5 χιλιότονους CO₂ ορυκτής προέλευσης ετησίως κατ’ ανώτατο όριο ή συμμετέχουν σε ποσοστό μικρότερο από 10 % στις συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂ ορυκτής προέλευσης από τη συγκεκριμένη εγκατάσταση ή τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα (με μέγιστο συνολικό μερίδιο 100 χιλιότονους CO₂ ορυκτής προέλευσης ετησίως), πριν από την αφαίρεση του μεταφερόμενου CO₂, αναλόγως ποια είναι η μεγαλύτερη απόλυτη τιμή εκπομπών».

ε) η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ε) “εύλογη βεβαιότητα”: υψηλός βαθμός βεβαιότητας, όχι όμως απόλυτη βεβαιότητα, η οποία εκφράζεται με θετικές κρίσεις στη γνωμάτευση εξακρίβωσης, για το κατά πόσον η ελεγχόμενη ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές είναι απαλλαγμένη από ουσιώδεις ανακρίβειες και το κατά πόσον δεν σημειώθηκε ουσιώδης έλλειψη συμμόρφωσης της εγκατάστασης ή του αερομεταφορέα»,

ii) το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το εξής:

«ζ) “βαθμός βεβαιότητας”: ο βαθμός στον οποίο ο ελεγκτής εμπιστεύεται τα πορίσματα της εξακρίβωσης, σύμφωνα με την οποία αποδείχθηκε ότι τα στοιχεία που αναφέρονται στην ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές μιας εγκατάστασης ή ενός αερομεταφορέα είναι απαλλαγμένα από ουσιώδεις ανακρίβειες»,

iii) στην παράγραφο 5 τα στοιχεία η) και θ) αντικαθίστανται από το εξής:

«η) “έλλειψη συμμόρφωσης”: κάθε πράξη ή παράλειψη –σκοπίμη ή μη– του φορέα εκμετάλλευσης της ελεγχόμενης εγκατάστασης ή του ελεγχόμενου αερομεταφορέα, η οποία αντίκειται στις απαιτήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που εγκρίθηκε από την αρμόδια αρχή δυνάμει της άδειας της εγκατάστασης ή βάσει του άρθρου 3ζ της οδηγίας 2003/87/EK·

θ) “ουσιώδης έλλειψη συμμόρφωσης”: η έλλειψη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που εγκρίθηκε από την αρμόδια αρχή δυνάμει της άδειας της εγκατάστασης ή βάσει του άρθρου 3ζ της οδηγίας 2003/87/EK, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε διαφορετική αντιμετώπιση της εγκατάστασης ή του αερομεταφορέα από την αρμόδια αρχή».

στ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

«6. Για τις εκπομπές και τα τονοχιλιόμετρα δεδομένα των αεροπορικών δραστηριοτήτων, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) “αεροδρόμιο αναχώρησης”: το αεροδρόμιο όπου αρχίζει μια πτήση, η οποία συνιστά αεροπορική δραστηριότητα περιλαμβανόμενη στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ·
- β) “αεροδρόμιο άφιξης”: το αεροδρόμιο όπου καταλήγει μια πτήση, η οποία συνιστά αεροπορική δραστηριότητα περιλαμβανόμενη στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ·
- γ) “ζεύγος αεροδρομίων”: ζεύγος απαρτιζόμενο από ένα αεροδρόμιο αναχώρησης και ένα αεροδρόμιο άφιξης·
- δ) “έγγραφα τεκμηρίωση της μάζας και του ισοζυγίου μάζας”: τα έγγραφα τεκμηρίωσης που καθορίζουν την εφαρμογή διεθνών ή εθνικών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP) του παραρτήματος 6 (εκμετάλλευση αεροσκαφών) της σύμβασης του Σικάγου (*), καθώς και όπως καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (“EU-OPS”), όπως έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2008, στο παράρτημα III τμήμα I, ή σε ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς·
- ε) “επιβάτες”: τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε αεροσκάφος που εκτελεί πτήση, εξαιρουμένων των μελών του πληρώματός του·
- στ) “ωφέλιμο φορτίο”: η συνολική μάζα φορτίου, ταχυδρομείου, επιβατών και αποσκευών που μεταφέρει αεροσκάφος κατά τη διάρκεια πτήσης·
- ζ) “απόσταση”: η απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του αεροδρομίου αναχώρησης και του αεροδρομίου άφιξης, προσαυξημένη κατά πρόσθετο πάγιο συντελεστή 95 km·
- η) “τονοχιλιόμετρο”: ένας τόνος ωφέλιμου φορτίου που μεταφέρεται σε απόσταση ενός χιλιομέτρου.

(*) Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και τα παραρτήματά της που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.»

3. Το σημείο 3 τροποποιείται ως εξής:

- α) στη δεύτερη παράγραφο, η λέξη «εγκατάσταση» αντικαθίσταται από τις λέξεις «εγκατάσταση ή αερομεταφορέα»·
- β) η πέμπτη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Ορθότητα. Εξασφαλίζεται ότι οι υπολογιζόμενες εκπομπές δεν είναι συστηματικά ούτε υψηλότερες ούτε χαμηλότερες από τις πραγματικές. Οι πηγές αβεβαιότητας εντοπίζονται και περιορίζονται στο μέγιστο εφικτό βαθμό. Επιδεικνύεται η δέουσα επιμέλεια, ώστε ο υπολογισμός και η μέτρηση των εκπομπών να εμφανίζουν τη μέγιστη εφικτή ακρίβεια. Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιστά δυνατή την έκφραση εύλογης βεβαιότητας για την αρτιότητα των αναφερόμενων εκπομπών. Οι εκπομπές προσδιορίζονται με χρήση των κατάλληλων μεθοδολογιών παρακολούθησης που καθορίζονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Ο εξοπλισμός μετρήσεων ή άλλων δοκιμών που χρησιμοποιείται για την αναφορά δεδομένων παρακολούθησης λειτουργεί, συντηρείται και βαθμονομείται δεόντως και υποβάλλεται σε ελέγχους. Τα υπολογιστικά φύλλα και λοιπά μέσα που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και τη μεταχείριση των δεδομένων παρακολούθησης είναι απαλλαγμένα από σφάλματα. Στις αναφερόμενες εκπομπές και στα συναφή κοινοποιούμενα στοιχεία δεν υπάρχουν ουσιώδεις ανακρίβειες, αποφεύγεται η μεροληπτική επιλογή και παρουσίαση πληροφοριών και παρέχεται αξιόπιστη και ισορροπημένη περιγραφή των εκπομπών της εγκατάστασης ή του αερομεταφορέα.»

- γ) στην έκτη παράγραφο, η τρίτη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Η μεθοδολογία παρακολούθησης αυτή καθ’αυτήν παρέχει τις οδηγίες στον φορέα εκμετάλλευσης με λογικό και απλό τρόπο, χωρίς επανάληψη των προσπαθειών και με συνεκτίμηση των συστημάτων που ήδη υπάρχουν στην εγκατάσταση ή χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.»

4. Το σημείο 4.1 τροποποιείται ως εξής:

- α) η πρώτη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Η διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για εγκατάσταση ή αερομεταφορέα περιλαμβάνει όλες τις εκπομπές των σχετικών αερίων θερμοκηπίου από όλες τις πηγές εκπομπών ή/και ροές πηγής που ανήκουν σε δραστηριότητες της συγκεκριμένης εγκατάστασης ή του συγκεκριμένου αερομεταφορέα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK, καθώς και τις δραστηριότητες και τα αέρια θερμοκηπίου που έχει εντάξει κράτος μέλος κατ' εφαρμογή του άρθρου 24 της οδηγίας 2003/87/EK. Οι αερομεταφορείς μεριμνούν επίσης για την εφαρμογή τεκμηριωμένων διαδικασιών, με τις οποίες καταγράφονται τυχόν αλλαγές στον κατάλογο των πηγών εκπομπών, όπως η χρονομίσθωση ή αγορά αεροσκάφους, εξασφαλίζοντας έτσι την πληρότητα των δεδομένων εκπομπών και αποφεύγοντας τις διπλοεγγραφές.»

β) στη δεύτερη παράγραφο, η δεύτερη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Συνεπώς, όλες οι πηγές εκπομπών και ροές πηγής από δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK, οι οποίες πρέπει να παρακολουθούνται και να αναφέρονται με έκθεση πρέπει να απαριθμούνται στην άδεια ή, προκειμένου για αεροπορικές δραστηριότητες, να καλύπτονται από το σχέδιο παρακολούθησης.»

γ) η τρίτη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Από τις εκτιμήσεις των εκπομπών εγκαταστάσεων εξαιρούνται οι εκπομπές των κινητών κινητήρων εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές».

5. Στο άρθρο 4 παράγραφος 2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Το παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87/EK επιτρέπει υπολογισμό των εκπομπών με χρήση είτε:».

6. Το σημείο 4.3 τροποποιείται ως εξής:

α) στην πρώτη παράγραφο, προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Σύμφωνα με το άρθρο 3ζ της εν λόγω οδηγίας, οι αερομεταφορείς υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή σχέδιο παρακολούθησης όπου καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση των εκπομπών και των τονοχλιομετρικών δεδομένων και την υποβολή σχετικών εκθέσεων.»

β) η τρίτη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Η αρμόδια αρχή ελέγχει και εγκρίνει το σχέδιο παρακολούθησης που έχει καταρτίσει ο φορέας εκμετάλλευσης πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς και, εκ νέου, ύστερα από κάθε ουσιαστική τροποποίηση της μεθοδολογίας παρακολούθησης που εφαρμόζεται σε εγκατάσταση ή από αερομεταφορέα. Εφόσον απαιτείται με βάση ειδικό για τη δραστηριότητα παράρτημα, το σχέδιο παρακολούθησης υποβάλλεται μέχρι συγκεκριμένη ημερομηνία με τη χρήση τυποποιημένου μορφοτύπου».

7. Το σημείο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) η τρίτη παράγραφος του σημείου 5.1 το κείμενο κάτω από την επικεφαλίδα «εκπομπές καύσης» αντικαθίσταται από το εξής:

«Τα δεδομένα δραστηριότητας βασίζονται στην κατανάλωση καυσίμου. Η χρησιμοποιούμενη ποσότητα καυσίμου εκφράζεται ως ενεργειακό περιεχόμενο σε TJ, εκτός αντίθετης μνείας στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Η χρήση της κατώτερης θερμογόνου δύναμης δεν θεωρείται αναγκαία για ορισμένες ειδικές δραστηριότητες, εφόσον στο ειδικό για τη δραστηριότητα παράρτημα ορίζεται ότι είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν οι συντελεστές εκπομπών εκφρασμένοι σε τόνους CO₂ ανά τόνο καυσίμου, με παρεμφερές επίπεδο ακρίβειας. Ο συντελεστής εκπομπών εκφράζεται σε τόνους CO₂/TJ, εκτός αντίθετης μνείας στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Κατά την κατανάλωση καυσίμου δεν οξειδώνεται προς CO₂ το σύνολο του άνθρακα του καυσίμου. Γίνεται ατελής οξείδωση, οφειλόμενη σε αναποτελεσματική διεργασία καύσης, η οποία αφήνει ορισμένη ποσότητα άνθρακα άκαυστη ή μερικώς οξειδωμένη ως αιθάλη ή τέφρα. Ο μη οξειδωμένος ή μερικώς οξειδωμένος άνθρακας λαμβάνεται υπόψη στον συντελεστή οξείδωσης, ο οποίος εκφράζεται ως κλάσμα της μονάδας. Ο συντελεστής οξείδωσης εκφράζεται ως κλάσμα της μονάδας. Ο προκύπτων τύπος υπολογισμού είναι:»

β) στο σημείο 5.2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Οι ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές που παρατίθενται στα παραρτήματα II έως XI και στα παραρτήματα XIV και XV περιλαμβάνουν ειδικές μεθοδολογίες για τον υπολογισμό των ακόλουθων μεταβλητών: δεδομένα δραστηριότητας (τα οποία συνίστανται στις δύο μεταβλητές ροή καυσίμου/υλικού και κατώτερη θερμογόνος δύναμη), συντελεστές εκπομπής, δεδομένα σύστασης, συντελεστές οξείδωσης και μετατροπής και ωφέλιμο φορτίο.»

γ) Ο τίτλος του σημείου 5.3 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«5.3. ΕΦΕΔΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ»

δ) Ο τίτλος του σημείου 5.4. αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«5.4. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ»

ε) Η δεύτερη παράγραφος του σημείου 5.5 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Για τη μεγιστοποίηση της διαφάνειας και της συνέπειας με τους εθνικούς καταλόγους απογραφής των αερίων θερμοκηπίου, η χρήση συντελεστών εκπομπών για καύσιμο εκφραζόμενων σε τόνους CO₂/t αντί των τόνων CO₂/TJ, προκειμένου για εκπομπές καύσης, περιορίζεται στις περιπτώσεις όπου το αντίθετο θα συνεπαγόταν ακαιολόγητο κόστος για τον φορέα εκμετάλλευσης, στις περιπτώσεις που καθορίζονται στα κατά δραστηριότητα παραρτήματα που περιέχουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.»

8. Ο τίτλος του σημείου 6 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΒΑΣΙΖΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ».

9. Το σημείο 7.1 τροποποιείται ως εξής:

α) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Στο πλαίσιο της βασιζόμενης σε υπολογισμούς μεθοδολογίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 5.2, η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει εγκρίνει το συνδυασμό βαθμίδων για κάθε ροή πηγής σε μια εγκατάσταση, καθώς και όλες τις υπόλοιπες λεπτομέρειες της μεθοδολογίας παρακολούθησης για την ίδια εγκατάσταση, όπως προβλέπεται στην άδεια της εγκατάστασης ή, προκειμένου για αεροπορικές δραστηριότητες, στο σχέδιο παρακολούθησης του αερομεταφορέα. Με την ενέργεια αυτή, η αρμόδια αρχή έχει επιτρέψει την αβεβαιότητα που απορρέει άμεσα από την ορδή εφαρμογή της εγκεκριμένης μεθοδολογίας παρακολούθησης, με αποδεικτικό στοιχείο της έγκρισης αυτής το περιεχόμενο της άδειας ή, προκειμένου για αεροπορικές δραστηριότητες, το περιεχόμενο του σχεδίου παρακολούθησης του αερομεταφορέα. Η δήλωση του συνδυασμού βαθμίδων στην έκθεση για τις εκπομπές συνιστά αναφορά αβεβαιότητας για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Συνεπώς, δεν απαιτείται περαιτέρω αναφορά αβεβαιότητας, εάν εφαρμόζεται η βασιζόμενη σε υπολογισμούς μεθοδολογία.»

β) στην πέμπτη παράγραφο, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει έγγραφη απόδειξη του βαθμού αβεβαιότητας που συνδέεται με τον προσδιορισμό των δεδομένων δραστηριότητας για κάθε ροή πηγής, προκειμένου να αποδείξει την τήρηση των κατωτάτων ορίων αβεβαιότητας που ορίζονται στα παραρτήματα II έως XI και στα παραρτήματα XIV και XV που περιέχουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.»

10. Το σημείο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Στο παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87/ΕΚ αναφέρονται οι απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή εκθέσεων για εγκαταστάσεις και αερομεταφορείς. Για την αναφορά των ποσοτικών δεδομένων στις εκθέσεις χρησιμοποιούνται ως βάση το μορφότυπο υποβολής εκθέσεων που παρατίθεται στο σημείο 14 του παρόντος παραρτήματος και τα στοιχεία που απαιτούνται στο ίδιο σημείο, εκτός εάν η Επιτροπή της ΕΕ έχει δημοσιεύσει ισοδύναμο τυποποιημένο ηλεκτρονικό πρωτόκολλο για την ετήσια υποβολή εκθέσεων. Εφόσον σε ειδικό για τη δραστηριότητα παράρτημα καθορίζεται μορφότυπο υποβολής έκθεσης, το μορφότυπο αυτό χρησιμοποιείται για την υποβολή της έκθεσης και των πληροφοριών που απαιτούνται.»

β) η έβδομη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Για να υπάρχει συνέπεια μεταξύ, αφενός των δεδομένων που αναφέρονται βάσει της οδηγίας 2003/87/EK και, αφετέρου, εκείνων που αναφέρουν τα κράτη μέλη βάσει της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος και των λοιπών δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές που αναφέρονται για το ευρωπαϊκό Μητρώο Έκλυσης και Μεταφοράς Ρύπων (EPRTR), κάθε δραστηριότητα σε εγκατάσταση ή από αερομεταφορέα επισημαίνεται με χρήση των κωδικών, κατά περίπτωση, από τα ακόλουθα δύο συστήματα υποβολής εκθέσεων:».

11. Το σημείο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη και η δεύτερη παράγραφος αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«Οι φορείς εκμετάλλευσης τεκμηριώνουν και αρχειοθετούν τα δεδομένα παρακολούθησης των εκπομπών της εγκατάστασης ή του αερομεταφορέα από όλες τις πηγές εκπομπών ή/και ροές πηγής που ανήκουν σε δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/EK, όσον αφορά τα αέρια θερμοκηπίου που καθορίζονται για τις εν λόγω δραστηριότητες.

Τα τεκμηριωμένα και αρχειοθετημένα δεδομένα παρακολούθησης πρέπει να είναι επαρκή για τον έλεγχο της ετήσιας έκθεσης σχετικά με τις εκπομπές της εγκατάστασης ή του αερομεταφορέα την οποία υποβάλλει ο φορέας εκμετάλλευσης βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/EK, σύμφωνα με τα κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα V της ίδιας οδηγίας.»

β) στην τέταρτη παράγραφο, η μνεία «φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης» αντικαθίσταται από τη μνεία «φορέας εκμετάλλευσης»

γ) η πέμπτη περίπτωση της πέμπτης παραγράφου αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«— την τεκμηρίωση της διαδικασίας συλλογής δεδομένων δραστηριότητας για την εγκατάσταση ή τον αερομεταφορέα και τις αντίστοιχες ροές πηγής.»

δ) στο τέλος του σημείου 9 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Προκειμένου για αεροπορικές δραστηριότητες, φυλάσσονται τα ακόλουθα πρόσθετα στοιχεία:

- κατάλογος των ιδιόκτητων ή μισθωμένων αεροσκαφών, και τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία για την πληρότητα του καταλόγου αυτού,
- κατάλογος των καλυπτόμενων πτήσεων κατά την περίοδο αναφοράς, και τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία για την πληρότητα του καταλόγου αυτού,
- τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του ωφέλιμου φορτίου και της απόστασης, τα οποία αφορούν τα έτη αναφοράς των τονοχιλιομετρικών δεδομένων,
- τεκμηρίωση της προσέγγισης όσον αφορά τα κενά στα δεδομένα, κατά περίπτωση και τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για τη συμπλήρωση τυχόν κενών».

12. Το σημείο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) στην τρίτη παράγραφο του σημείου 10.3.3, η λέξη «εγκατάσταση» αντικαθίσταται από τις λέξεις «εγκατάσταση ή ίδιο αερομεταφορέα»

β) στο σημείο 10.4.1, η τρίτη παράγραφος αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει στον ελεγκτή την έκθεση για τις εκπομπές, αντίγραφο του αντίστοιχου εγκεκριμένου σχεδίου ή σχεδίων παρακολούθησης και κάθε άλλη σχετική πληροφορία.»

γ) στο σημείο 10.4.2 δεύτερη παράγραφος στοιχείο α), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«— να κατανοεί κάθε δραστηριότητα που εκτελείται στην εγκατάσταση ή από τον αερομεταφορέα, τις πηγές εκπομπών και τις ροές πηγής εντός της εγκατάστασης ή των αεροπορικών δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα, τον εξοπλισμό μετρήσεων που χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση ή μέτρηση των δεδομένων δραστηριότητας, την προέλευση και την εφαρμογή των συντελεστών εκπομπών και των συντελεστών οξείδωσης/μετατροπής, τυχόν άλλα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό ή τη μέτρηση των εκπομπών και το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η εγκατάσταση ή φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών»·

δ) στο σημείο 10.4.2, ο πίνακας 3 αντικαθίσταται από τον εξής:

«Πίνακας 3

	Βαθμός σπουδαιότητας
Εγκαταστάσεις των κατηγοριών Α και Β ή αερομεταφορείς με ετήσιες εκπομπές ίσες ή χαμηλότερες των 500 χιλιοτόνων CO ₂	5 %
Εγκαταστάσεις κατηγορίας Γ ή αερομεταφορείς με ετήσιες εκπομπές άνω των 500 χιλιοτόνων CO ₂	2 %»

13. Στο σημείο 11 στον πίνακα 4, μετά την καταχώριση «κηροζίνη» προστίθενται οι ακόλουθες καταχωρίσεις:

Καύσιμο	Συντελεστής εκπομπών (tCO ₂ /TJ)	Κατώτερη θερμογόνος δύναμη (TJ/Gg)
	Κατευθυντήριες γραμμές IPCC του 2006 (πλήν βιομάζας)	Κατευθυντήριες γραμμές IPCC του 2006
«Βενζίνη αεροπλάνων (AvGas)	70,0	44,3
Βενζίνη αεριωθούμενων (Jet B)	70,0	44,3
Κηροζίνη αεριωθούμενων (jet A1 ή jet A)	71,5	44,1»

14. Στο σημείο 13.5.2, το τρίτο εδάφιο της πρώτης παραγράφου αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Τα σχετικά εργαστήρια και οι αντίστοιχες αναλυτικές διαδικασίες παρατίθενται στο σχέδιο παρακολούθησης».

15. Στο σημείο 14 πρώτη παράγραφος, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Για την υποβολή εκθέσεων χρησιμοποιούνται ως βάση οι ακόλουθοι πίνακες, οι οποίοι είναι δυνατόν να προσαρμόζονται ανάλογα με τον αριθμό δραστηριοτήτων, το είδος εγκατάστασης, τα καύσιμα και τις παρακολουθούμενες διεργασίες, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε ειδικό για τη δραστηριότητα παράρτημα».

16. Το σημείο 15 τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 15.1 στον πίνακα 1.Α., προστίθενται οι εξής σειρές πριν από τη σειρά «4. Άλλοι κλάδοι»:

«3. Μεταφορές

α) Πολιτική αεροπορία»

β) στο σημείο 15.1, στον πίνακα «ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣ ΥΠΟΜΝΗΣΗ», προστίθεται η ακόλουθη σειρά μετά τη σειρά «Εκπομπές CO₂ από βιομάζα»:

«Διεθνείς αποθήκες καυσίμων, αεροπορία»

B. Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα XIV:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

Ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες περιλαμβανόμενες στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK

1. ΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΡΤΙΟΤΗΤΑ

Οι ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές που περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK και την υποβολή σχετικής έκθεσης. Το παράρτημα II σχετικά με την καύση των καυσίμων δεν εφαρμόζεται σε κινητές πηγές όπως τα αεροσκάφη.

Συμπεριλαμβάνονται όλες οι πτήσεις που περιέχει το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK και εκτελέστηκαν από αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Για τον προσδιορισμό της ταυτότητας του μοναδικού αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιε) της οδηγίας 2003/87/EK, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την πτήση, χρησιμοποιείται το σήμα κλήσης που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC). Το σήμα κλήσης είναι ο κωδικός της ΔΟΠΑ στο τετραγωνίδιο 7 του σχεδίου πτήσης ή, εφόσον δεν υπάρχει, το σήμα νηολόγησης του αεροσκάφους. Εάν δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του αερομεταφορέα, ως αερομεταφορέας θεωρείται ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εκτός εάν αυτός αποδείξει στην αρμόδια αρχή ποιο πρόσωπο ήταν ο αερομεταφορέας.

2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO₂

Οι εκπομπές CO₂ από αεροπορικές δραστηριότητες υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

Εκπομπές CO₂ = κατανάλωση καυσίμου × συντελεστή εκπομπών

2.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ

Ο αερομεταφορέας δηλώνει στο σχέδιο παρακολούθησης ποια μέθοδο παρακολούθησης ακολούθησε για κάθε τύπο αεροσκάφους. Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας προτιμάει να χρησιμοποιήσει μισθωμένα ή άλλου τύπου αεροσκάφη που δεν περιλαμβάνονται ακόμη στο σχέδιο παρακολούθησης κατά την υποβολή του στην αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας συμπεριλαμβάνει στο σχέδιο παρακολούθησης περιγραφή της διαδικασίας που ακολούθησε για τον καθορισμό της μεθόδου παρακολούθησης για τους πρόσθετους αυτούς τύπους αεροσκαφών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μέθοδος παρακολούθησης, όταν επιλεγεί, εφαρμόζεται με συνέπεια.

Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο σχέδιο παρακολούθησης για κάθε τύπο αεροσκάφους:

- α) ποιος τύπος υπολογισμού θα χρησιμοποιείται (μέθοδος Α ή μέθοδος Β)·
- β) την πηγή δεδομένων που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των δεδομένων εφοδιασμού με καύσιμο, τα καύσιμα που περιέχουν οι δεξαμενές, καθώς και τις μεθόδους διαβίβασης, αποθήκευσης και ανάκτησης των δεδομένων αυτών·
- γ) ποια μέθοδος χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της πυκνότητας, κατά περίπτωση. Όταν χρησιμοποιούνται πίνακες συσχετισμού πυκνότητας-θερμοκρασίας, ο αερομεταφορέας προσδιορίζει την πηγή αυτών των δεδομένων.

Όσον αφορά τα στοιχεία β) και γ), όταν είναι αναγκαίο λόγω ιδιαίτερων περιστάσεων, όπως αδυναμία των προμηθευτών καυσίμων να παρέχουν όλα τα απαραίτητα δεδομένα για μια μέθοδο, σε αυτόν τον κατάλογο των εφαρμοζόμενων μεθόδων επιτρέπεται να περιληφθούν αποκλίσεις από τη γενική μέθοδο για συγκεκριμένα αεροδρόμια.

2.2. ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Η κατανάλωση καυσίμου εκφράζεται ως η καταναλωθείσα ποσότητα καυσίμων (τόνοι) κατά την περίοδο αναφοράς.

Τα καταναλωθέντα καύσιμα παρακολουθούνται για κάθε πτήση και για κάθε είδος καυσίμου και σε αυτά συμπεριλαμβάνονται τα καύσιμα που καταναλώθηκαν από βοηθητική μονάδα παραγωγής ισχύος σύμφωνα με τον κάτωθι τύπο υπολογισμού. Ο εφοδιασμός με καύσιμο επιτρέπεται να υπολογίζεται με βάση τη μέτρηση του προμηθευτή καυσίμων, όπως αυτή τεκμηριώνεται από τα δελτία παράδοσης ή τα τιμολόγια κάθε πτήσης. Ειδικά, ο εφοδιασμός με καύσιμο επιτρέπεται να υπολογίζεται με τα συστήματα μέτρησης επί του αεροσκάφους. Τα δεδομένα λαμβάνονται από τον προμηθευτή καυσίμων, ή καταχωρίζονται στην τεκμηρίωση της μάζας και του ισοζυγίου μάζας, στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους ή διαβιβάζονται ηλεκτρονικά από το αεροσκάφος στον αερομεταφορέα. Τα καύσιμα που περιέχουν οι δεξαμενές επιτρέπεται να προσδιορίζονται με τα συστήματα μέτρησης επί του αεροσκάφους και καταχωρίζονται στην τεκμηρίωση της μάζας και του ισοζυγίου μάζας, στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους, ή διαβιβάζονται ηλεκτρονικά από το αεροσκάφος στον αερομεταφορέα.

Ο αερομεταφορέας επιλέγει τη μέθοδο που προσφέρει τα πιο ολοκληρωμένα και έγκαιρα δεδομένα σε συνδυασμό με τη μικρότερη αβεβαιότητα, χωρίς να επιφέρει αδικαιολόγητο κόστος.

2.2.1. ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Η πραγματική κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται με μια από τις εξής μεθόδους:

ΜΕΘΟΔΟΣ Α:

Χρησιμοποιείται ο ακόλουθος τύπος:

Πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πτήση (τόνοι) = Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του ανεφοδιασμού με καύσιμο για την πτήση (τόνοι) – Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την επόμενη πτήση (τόνοι) + Ανεφοδιασμός με καύσιμο για την επόμενη αυτή πτήση (τόνοι).

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ανεφοδιασμός με καύσιμο για την πτήση ή για την επόμενη πτήση, η ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους υπολογίζεται κατά την έναρξη τροχοδρόμησης του αεροσκάφους για την πτήση ή την επόμενη πτήση. Στην εξαιρετική περίπτωση που αεροσκάφος εκτελεί άλλες δραστηριότητες εκτός πτήσης, όπως η υποβολή του σε σοβαρές εργασίες συντήρησης οι οποίες συνεπάγονται εκκένωση των δεξαμενών, μετά από πτήση της οποίας παρακολουθείται η κατανάλωση καυσίμου, ο αερομεταφορέας μπορεί να αντικαταστήσει τα αριθμητικά στοιχεία “Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του ανεφοδιασμού με καύσιμο για την επόμενη πτήση + Ανεφοδιασμός με καύσιμο για την επόμενη αυτή πτήση” από τα στοιχεία “Ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές του αεροσκάφους κατά την έναρξη της επόμενης δραστηριότητας του αεροσκάφους”, όπως καταχωρίστηκε στο τεχνικό μητρώο.

ΜΕΘΟΔΟΣ Β:

Χρησιμοποιείται ο ακόλουθος τύπος:

Πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πτήση (τόνοι) = Ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές του αεροσκάφους κατά την έναρξη τροχοδρόμησης του αεροσκάφους στο τέλος της προηγούμενης πτήσης (τόνοι) + εφοδιασμός με καύσιμο για την πτήση (τόνοι) – Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους στο τέλος της πτήσης (τόνοι)

Η στιγμή της έναρξης της τροχοδρόμησης μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμη με τη στιγμή απενεργοποίησης του κινητήρα. Όταν αεροσκάφη δεν έχουν εκτελέσει πτήση πριν από πτήση της οποίας μετράται η κατανάλωση καυσίμου, οι αερομεταφορείς επιτρέπεται να γνωστοποιούν την ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές των αεροσκαφών στο τέλος της προηγούμενης δραστηριότητας των αεροσκαφών, όπως αυτή καταχωρίστηκε στο τεχνικό μητρώο των αεροσκαφών, αντί να δηλώνουν την “ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές του αεροσκάφους κατά την έναρξη τροχοδρόμησης του αεροσκάφους στο τέλος της προηγούμενης πτήσης”.

2.2.2. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Βαθμίδα 1:

Η κατανάλωση καυσίμου για την περίοδο αναφοράς υπολογίζεται με μέγιστη αβεβαιότητα κάτω του $\pm 5,0 \%$.

Βαθμίδα 2:

Η κατανάλωση καυσίμου για την περίοδο αναφοράς υπολογίζεται με μέγιστη αβεβαιότητα κάτω του $\pm 2,5 \%$.

Οι αερομεταφορείς που αναφέρουν μέσες ετήσιες εκπομπές κατά την προηγούμενη περίοδο εμπορίας (ή βάσει συντηρητικής εκτίμησης ή πρόβλεψης, εάν δεν έχουν αναφερθεί εκπομπές ή δεν έχει πλέον εφαρμογή η αναφορά τους) ίσες ή κατώτερες των 50 χιλιοτόνων CO₂ ορυκτής προέλευσης, εφαρμόζουν τουλάχιστον τη βαθμίδα 1 στις μείζονες ροές πηγής. Όλοι οι υπόλοιποι αερομεταφορείς εφαρμόζουν τη βαθμίδα 2 στις μείζονες ροές πηγής.

2.2.3. ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Εάν η ποσότητα εφοδιασμού με καύσιμο ή η ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές του αεροσκάφους υπολογίζεται σε μονάδες όγκου (λίτρα ή m^3), ο αερομεταφορέας μετατρέπει την ποσότητα αυτή από μάζα σε όγκο χρησιμοποιώντας τις πραγματικές τιμές πυκνότητας. Ως πραγματική πυκνότητα νοείται πυκνότητα εκφρασμένη σε $\text{kg}/\text{λίτρο}$ και υπολογισμένη με την εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Η πραγματική πυκνότητα είναι εκείνη που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμου κατά τον εφοδιασμό με καύσιμο και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή το δελτίο παράδοσης, εκτός εάν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν τα συστήματα μέτρησης επί του αεροσκάφους. Εάν αυτές οι πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες, η πραγματική πυκνότητα υπολογίζεται με βάση τη θερμοκρασία του καυσίμου που παρέχει ο προμηθευτής καυσίμου κατά τη διάρκεια του εφοδιασμού ή προδιαγράφεται για το αεροδρόμιο όπου πραγματοποιείται ο εφοδιασμός, με τη χρήση τυποποιημένων πινάκων συσχετισμού πυκνότητας-θερμοκρασίας. Μόνο στις περιπτώσεις που μπορεί να αποδειχθεί στην αρμόδια αρχή ότι δεν είναι διαθέσιμες οι πραγματικές τιμές, εφαρμόζεται η τυποποιημένη πυκνότητα $0,8 \text{ kg}/\text{λίτρο}$.

2.3. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Ανάλογα με το αεροπορικό καύσιμο, χρησιμοποιούνται οι κάτωθι συντελεστές αναφοράς, εκφρασμένοι σε $\text{t CO}_2/\text{t}$ καύσιμο, με βάση τις τιμές αναφοράς για την κατώτερη θερμογόνο δύναμη και τους συντελεστές εκπομπών που καθορίζονται στο σημείο 11 του παραρτήματος I:

Πίνακας 1

Συντελεστές εκπομπών για αεροπορικά καύσιμα

Καύσιμο	Συντελεστής εκπομπών ($\text{tCO}_2/\text{καύσιμο}$)
Βενζίνη αεροπλάνων (AvGas)	3,10
Βενζίνη αεριωθουμένων (Jet B)	3,10
Κηροζίνη αεριωθουμένων (jet A1 ή jet A)	3,15

Για την υποβολή εκθέσεων, η προσέγγιση αυτή θεωρείται βαθμίδα 1.

Για άλλα καύσιμα για τα οποία δεν έχουν καθορισθεί τιμές αναφοράς, οι ειδικοί κατά δραστηριότητα συντελεστές εκπομπών καθορίζονται σύμφωνα με τα σημεία 5.5 και 13 του παραρτήματος I. Στις περιπτώσεις αυτές, η κατώτερη θερμογόνος δύναμη υπολογίζεται και αναφέρεται ως στοιχείο προς υπόμνηση. Εάν τα εναλλακτικά καύσιμα περιέχουν βιομάζα, εφαρμόζονται οι απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής έκθεσης για την περιεκτικότητα σε βιομάζα, όπως ορίζεται στο παράρτημα I.

Για τα καύσιμα του εμπορίου, ο συντελεστής εκπομπών ή η περιεκτικότητα σε άνθρακα που αποτελεί τη βάση του συντελεστή εκπομπών, η περιεκτικότητα σε βιομάζα και η κατώτερη θερμογόνος δύναμη επιτρέπεται να προκύπτουν από τα αρχεία προμηθειών του εκάστοτε καυσίμου που παρέχει ο προμηθευτής καυσίμων, υπό τον όρο ότι η τιμή αυτή έχει προκύψει με βάση αποδεκτά εθνικά ή διεθνή πρότυπα.

3. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ

Όταν υπολογίζει τις εκπομπές, ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωρίζει τις κυριότερες πηγές αβεβαιότητας. Ο αερομεταφορέας δεν απαιτείται να πραγματοποιεί εκτίμηση αβεβαιότητας όπως ορίζεται στο σημείο 7.1 του παραρτήματος I, υπό τον όρο ότι αναφέρει τις πηγές αβεβαιότητας και τα εκάστοτε επίπεδα αβεβαιότητας. Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται για την επιλογή της μεθόδου παρακολούθησης με βάση το σημείο 2.2.

Όταν ο εφοδιασμός με καύσιμο καθορίζεται μόνον από την ποσότητα καυσίμου που αναγράφεται στο τιμολόγιο ή σε άλλα σχετικά στοιχεία που παρέχει ο προμηθευτής καυσίμου, όπως τα δελτία παράδοσης καυσίμου ανά πτήση, δεν απαιτείται άλλο αποδεικτικό στοιχείο για το αντίστοιχο επίπεδο αβεβαιότητας.

Όταν για τον εφοδιασμό με καύσιμο χρησιμοποιούνται τα συστήματα επί του αεροσκάφους, το αντίστοιχο επίπεδο αβεβαιότητας για τις μετρήσεις καυσίμου βασίζεται στα πιστοποιητικά βαθμονόμησης. Εάν δεν διατίθενται τέτοια πιστοποιητικά, οι αερομεταφορείς:

— παρέχουν τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του αεροσκάφους όπου καθορίζονται τα επίπεδα αβεβαιότητας των συστημάτων μέτρησης καυσίμου επί του αεροσκάφους και

— παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία για τη διεξαγωγή τακτικών ελέγχων στα συστήματα μέτρησης καυσίμου επί του αεροσκάφους.

Οι αβεβαιότητες όσον αφορά όλες τις άλλες συνιστώσες της μεθόδου παρακολούθησης επιτρέπεται να βασίζονται στη συντηρητική κρίση εμπειρογνώμονα, λαμβανομένου υπόψη του εκτιμώμενου πλήθους πτήσεων κατά την περίοδο αναφοράς. Δεν απαιτείται να λαμβάνεται υπόψη το σωρευτικό αποτέλεσμα όλων των συνιστωσών του συστήματος μέτρησης για την αβεβαιότητα των ετήσιων δεδομένων δραστηριότητας.

Ο αερομεταφορέας διασταυρώνει τακτικά την ποσότητα εφοδιασμού με καύσιμο, όπως αυτή προκύπτει από τα τιμολόγια, με την ποσότητα εφοδιασμού με καύσιμο που καθορίζεται με το σύστημα μέτρησης επί του αεροσκάφους, και λαμβάνει διορθωτικά μέτρα σύμφωνα με το σημείο 10.3.5, εφόσον διαπιστωθούν διαφορές.

4. ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΜΕ ΧΑΜΗΛΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΕΚΠΟΜΩΝ

Οι αερομεταφορείς που εκτελούν κάτω των 243 πτήσεων ανά περίοδο επί τρεις διαδοχικές τετράμηνες περιόδους και οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις με συνολικές ετήσιες εκπομπές κάτω των 10 000 τόνων CO₂ ετησίως θεωρούνται αερομεταφορείς με χαμηλά επίπεδα εκπομπών.

Οι αερομεταφορείς με χαμηλά επίπεδα εκπομπών επιτρέπεται να υπολογίζουν την κατανάλωση καυσίμου χρησιμοποιώντας τα μέσα που εφαρμόζει ο Eurocontrol ή άλλος συναφής οργανισμός, με τα οποία είναι δυνατή η επεξεργασία όλων των σχετικών πληροφοριών αεροπορικής κίνησης όπως αυτές που διαθέτει ο Eurocontrol. Τα εφαρμοζόμενα μέσα χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον εγκριθούν από την Επιτροπή, συμπεριλαμβάνεται δε σε αυτά η εφαρμογή διορθωτικών συντελεστών για την αντιστάθμιση τυχόν ανακρίβειών στις μεθόδους τυποποίησης.

Οι αερομεταφορείς ακολουθούν απλουστευμένη διαδικασία και, εφόσον υπερβούν το ανώτατο όριο για αερομεταφορείς με χαμηλές εκπομπές κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς, κοινοποιούν το γεγονός αυτό στην αρμόδια αρχή. Ο αερομεταφορέας επικαιροποιεί το σχέδιο παρακολούθησης ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που ορίζουν τα σημεία 2 και 3, εκτός εάν αποδείξει στην αρμόδια αρχή ότι δεν θα υπερβεί και πάλι το ανώτατο όριο από την επόμενη περίοδο αναφοράς και εφεξής. Το αναθεωρημένο σχέδιο παρακολούθησης υποβάλλεται αμέσως προς έγκριση στην αρμόδια αρχή.

5. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΣΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Οι αερομεταφορείς λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να αποφεύγονται ελλείψεις στα δεδομένα, εφαρμόζοντας ενδεδειγμένους ελέγχους όπως ορίζεται στα σημεία 10.2 έως 10.3 του παραρτήματος I στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

Εάν αρμόδια αρχή, αερομεταφορέας ή ελεγκτής διαπιστώσει ότι, για πτήση καλυπτόμενη από το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, δεν υπάρχουν ορισμένα από τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τον υπολογισμό των εκπομπών εξαιτίας συνθηκών μη καταλογιζόμενων στον αερομεταφορέα και ότι δεν είναι δυνατόν να υπολογισθούν με άλλη μέθοδο που καθορίζεται στο σχέδιο παρακολούθησης, οι εκπομπές αυτής της πτήσης επιτρέπεται να υπολογισθούν από τον αερομεταφορέα με χρήση των μέσων που αναφέρονται στο σημείο 4 ανωτέρω. Η ποσότητα των εκπομπών για την οποία χρησιμοποιείται η μέθοδος αυτή καθορίζεται στην ετήσια έκθεση εκπομπών.

6. ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Οι αερομεταφορείς υποβάλλουν προς έγκριση το σχέδιο παρακολούθησης στην αρμόδια αρχή τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς.

Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι ο αερομεταφορέας επανεξετάζει το σχέδιο παρακολούθησης πριν από την έναρξη κάθε περιόδου εμπορίας και ότι υποβάλλει αναθεωρημένο σχέδιο παρακολούθησης, εφόσον χρειάζεται. Μετά την υποβολή σχεδίου παρακολούθησης για την υποβολή έκθεσης σχετικά με τις εκπομπές από την 1η Ιανουαρίου 2010, το σχέδιο επανεξετάζεται πριν την έναρξη της περιόδου εμπορίας που αρχίζει το 2013.

Κατά την επανεξέταση, ο αερομεταφορέας εκτιμά κατά τρόπο που να πείθει την αρμόδια αρχή τη δυνατότητα να αλλάξει τη μέθοδο παρακολούθησης ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των αναφερόμενων δεδομένων χωρίς να δημιουργείται αδικαιολόγητο κόστος. Οι τυχόν προτεινόμενες αλλαγές στη μέθοδο παρακολούθησης κοινοποιούνται στην αρμόδια αρχή. Ουσιαστικές αλλαγές στη μέθοδο παρακολούθησης, οι οποίες συνεπάγονται επικαιροποίηση του σχεδίου παρακολούθησης, υπόκεινται στην έγκριση της αρμόδιας αρχής. Ουσιαστικές αλλαγές είναι:

- αλλαγή των αναφερόμενων μέσων ετήσιων εκπομπών που συνεπάγεται αλλαγή βαθμίδας από τον αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στο σημείο 2.2.2,
- αλλαγή του πλήθους πτήσεων ή των συνολικών ετήσιων εκπομπών που οδηγούν σε υπέρβαση του ανώτατου ορίου από τον αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στο σημείο 4,
- ουσιαστική αλλαγή στον τύπο του χρησιμοποιούμενου καυσίμου.

Κατά παρέκκλιση από το σημείο 4.3 του παραρτήματος I, το σχέδιο παρακολούθησης περιέχει τις κάτωθι πληροφορίες:

Για όλους τους αερομεταφορείς:

1. ταυτοποίηση του αερομεταφορέα, το σήμα κλήσης ή άλλο μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, τα στοιχεία επικοινωνίας του αερομεταφορέα και του εξουσιοδοτημένου εντολοδόχου του, διεύθυνση·
2. αριθμό έκδοσης του σχεδίου παρακολούθησης·
3. αρχικό κατάλογο των τύπων αεροσκαφών του στόλου του που εκτελούσαν πτήσεις κατά την υποβολή του σχεδίου παρακολούθησης και το πλήθος αεροσκαφών ανά τύπο, καθώς και ενδεικτικό κατάλογο άλλων τύπων αεροσκαφών που αναμένεται να χρησιμοποιηθούν, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον διατίθενται, των εκτιμήσεων του πλήθους αεροσκαφών ανά τύπο και των ροών καυσίμου (είδη καυσίμων) για κάθε τύπο αεροσκάφους·
4. περιγραφή χρησιμοποιούμενων διαδικασιών, συστημάτων και αρμοδιοτήτων για την εξακρίβωση της πληρότητας του καταλόγου των πηγών εκπομπών κατά το έτος παρακολούθησης, δηλαδή για την πληρότητα της παρακολούθησης και της αναφοράς των εκπομπών των ιδιοκτητών και των μισθωμένων αεροσκαφών·
5. περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της αρτιότητας του καταλόγου των πτήσεων που εκτελούνται με μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό ανά ζεύγος αεροδρομίων, και των εφαρμοζόμενων διαδικασιών για να καθορίζεται εάν οι πτήσεις καλύπτονται από το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, με τις οποίες εξασφαλίζεται αρτιότητα και αποφεύγονται οι διπλοεγγραφές·
6. περιγραφή των δραστηριοτήτων συγκέντρωσης και διαχείρισης δεδομένων και των δραστηριοτήτων ελέγχου, των δραστηριοτήτων διασφάλισης και ελέγχου της ποιότητας, καθώς και συντήρησης και βαθμονόμησης του εξοπλισμού μέτρησης (βλέπε σημείο 10.3 του παραρτήματος I)·
7. κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με την κατάλληλη σύνδεση με δραστηριότητες που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του κοινοτικού συστήματος οικολογικής διαχείρισης και ελέγχου (EMAS) και άλλων συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης (π.χ. ISO14001:2004), ιδίως όσον αφορά διαδικασίες και ελέγχους που σχετίζονται με την παρακολούθηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και την υποβολή σχετικών εκθέσεων.

Επιπροσθέτως των σημείων 1 έως 7, για όλους τους αερομεταφορείς, εξαιρουμένων όσων θεωρούνται αερομεταφορείς με χαμηλά επίπεδα εκπομπών οι οποίοι επιθυμούν να κάνουν χρήση της απλουστευμένης διαδικασίας που καθορίζεται στο σημείο 4 ανωτέρω, το σχέδιο παρακολούθησης περιέχει:

8. περιγραφή των μεθόδων παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου τόσο για τα ιδιόκτητα όσο και για τα μισθωμένα αεροσκάφη, η οποία περιλαμβάνει:
 - α) τη μέθοδο που επιλέχθηκε (μέθοδο Α ή Β) για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου• εάν δεν εφαρμόζεται η ίδια μέθοδος για όλους τους τύπους αεροσκαφών, αιτιολογείται η προσέγγιση αυτή και παρέχεται κατάλογος όπου προσδιορίζεται ποια μέθοδος χρησιμοποιείται και υπό ποιους όρους·
 - β) διαδικασίες μέτρησης του εφοδιασμού με καύσιμο και του καυσίμου στις δεξαμενές, περιλαμβανομένης της βαθμίδας που επιλέχθηκε, περιγραφή των χρησιμοποιούμενων οργάνων μέτρησης και διαδικασίες καταγραφής, ανάκτησης, διαβίβασης και αποθήκευσης πληροφοριών σχετικών με τις μετρήσεις, αναλόγως·

- γ) διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι η συνολική αβεβαιότητα των μετρήσεων καυσίμου ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της βαθμίδας που επιλέχθηκε, με βάση τα πιστοποιητικά βαθμονόμησης των συστημάτων μέτρησης, την εθνική νομοθεσία, τις ρήτηρες των συμβάσεων πελατών ή τα πρότυπα ακριβείας των προμηθευτών καυσίμου·
9. τις διαδικασίες μέτρησης της πυκνότητας που χρησιμοποιούνται για τον εφοδιασμό με καύσιμο και το καύσιμο στις δεξαμενές, καθώς και περιγραφή των χρησιμοποιούμενων οργάνων μέτρησης, ή εάν η μέτρηση δεν είναι εφικτή, τη σταθερή τιμή που χρησιμοποιείται και αιτιολόγηση της προσέγγισης αυτής·
10. τους συντελεστές εκπομπών που χρησιμοποιούνται για κάθε τύπο καυσίμου, ή στην περίπτωση εναλλακτικών καυσίμων, τις μεθόδους καθορισμού των συντελεστών εκπομπών, καθώς και την προσέγγιση για τη δειγματοληψία, τις μεθόδους ανάλυσης, περιγραφή των εργαστηρίων που χρησιμοποιούνται και τη διαπίστευσή τους ή/και τις διαδικασίες διασφάλισης της ποιότητάς τους.

Επιπροσθέτως των σημείων 1 έως 7, για τους αερομεταφορείς που θεωρούνται αερομεταφορείς με χαμηλά επίπεδα εκπομπών οι οποίοι επιθυμούν να κάνουν χρήση της απλουστευμένης διαδικασίας που καθορίζεται στο σημείο 4 ανωτέρω, το σχέδιο παρακολούθησης περιέχει:

11. αποδεικτικά στοιχεία ότι τηρούνται τα ανώτατα όρια που έχουν καθοριστεί για αερομεταφορείς με χαμηλά επίπεδα εκπομπών·
12. επιβεβαίωση του μέσου που θα χρησιμοποιηθεί όπως περιγράφεται στο σημείο 4 και περιγραφή του μέσου.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από τον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό μορφότυπο για την υποβολή του σχεδίου παρακολούθησης. Η Επιτροπή ενδέχεται να δημοσιεύσει τυποποιημένο ηλεκτρονικό μορφότυπο ή προδιαγραφή για τη μορφή του αρχείου. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή αποδέχεται τη χρήση αυτού του μορφοτύπου ή προδιαγραφής από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν για το μορφότυπο της αρμόδιας αρχής απαιτείται τουλάχιστον η εισαγωγή των ιδίων δεδομένων.

7. ΜΟΡΦΟΤΥΠΟ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Οι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν τη μορφή που καθορίζεται στο σημείο 8 κατωτέρω για την υποβολή των ετήσιων εκθέσεων τους. Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από τον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό μορφότυπο για την υποβολή της ετήσιας έκθεσής του. Η Επιτροπή ενδέχεται να δημοσιεύσει τυποποιημένο ηλεκτρονικό μορφότυπο ή προδιαγραφή για τη μορφή του αρχείου. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή αποδέχεται τη χρήση αυτού του μορφοτύπου ή προδιαγραφής από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν για το μορφότυπο της αρμόδιας αρχής απαιτείται τουλάχιστον η εισαγωγή των ιδίων δεδομένων.

Οι εκπομπές εκφράζονται σε τόνους CO₂ στρογγυλοποιημένους στο ακέραιο. Οι συντελεστές εκπομπών στρογγυλοποιούνται ώστε να περιλαμβάνουν μόνον σημαντικά ψηφία, τόσο για τους υπολογισμούς των εκπομπών όσο και για τους σκοπούς της υποβολής έκθεσης. Η κατανάλωση καυσίμου ανά πτήση χρησιμοποιείται με όλα τα σημαντικά ψηφία για τον υπολογισμό.

8. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Η ετήσια έκθεση εκπομπών κάθε αερομεταφορέα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. τα στοιχεία ταυτοποίησης του αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87/EK, και το σήμα κλήσης ή άλλους μοναδικούς αναγνωριστικούς κωδικούς που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας·
2. το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του ελεγκτή της έκθεσης·
3. το έτος αναφοράς·
4. τον αριθμό αναφοράς και τον αριθμό έκδοσης του αντίστοιχου εγκεκριμένου σχεδίου παρακολούθησης·
5. τις αντίστοιχες αλλαγές στις δραστηριότητες και τις αποκλίσεις από το εγκεκριμένο σχέδιο παρακολούθησης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
6. τους αριθμούς νηολόγησης και τους τύπους των αεροσκαφών που χρησιμοποιήθηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος I της οδηγίας 2003/87/EK από τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα·
7. τον συνολικό αριθμό πτήσεων που καλύπτει η έκθεση·
8. τα δεδομένα με βάση τον πίνακα 2 κατωτέρω·

9. στοιχεία προς υπόμνηση: ποσότητα της βιομάζας που χρησιμοποιήθηκε ως καύσιμο κατά τη διάρκεια του έτους αναφοράς (σε τόνους ή m^3) ανά τύπο καυσίμου.

Πίνακας 2

Μορφή αναφοράς για ετήσιες εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες

Παράμετρος	Μονάδες	Ροή πηγής			Σύνολο
		Είδος καυσίμου 1	Είδος καυσίμου 2	Είδος καυσίμου ν	
Ονομασία καυσίμου					
Πηγές εκπομπών που προκύπτουν από την κάθε τύπου ροή πηγής (γενικοί τύποι αεροσκαφών):					
Συνολική κατανάλωση καυσίμου	t				
Κατώτερη θερμογόνος δύναμη του καυσίμου ⁽¹⁾	TJ/t				
Συντελεστής εκπομπών του καυσίμου	t CO ₂ /t ή t CO ₂ /TJ				
Σύνολο σωρευμένων εκπομπών CO ₂ από όλες τις επιλέξιμες πτήσεις με αυτό το καύσιμο	t CO ₂				
των οποίων το αεροδρόμιο αναχώρησης και το αεροδρόμιο άφιξης βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος (εσωτερικές πτήσεις)	t CO ₂				
όλες οι υπόλοιπες πτήσεις (διεθνείς πτήσεις εντός και εκτός ΕΕ)	t CO ₂				

Σωρευμένες εκπομπές CO₂ από όλες τις πτήσεις, το αεροδρόμιο αναχώρησης και το αεροδρόμιο άφιξης των οποίων βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος (εσωτερικές πτήσεις):

Κράτος μέλος 1	t CO ₂				
Κράτος μέλος 2	t CO ₂				
Κράτος μέλος ν	t CO ₂				

Σωρευμένες εκπομπές CO₂ από όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από κάθε κράτος μέλος με προορισμό άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ⁽²⁾:

Κράτος μέλος 1	t CO ₂				
Κράτος μέλος 2	t CO ₂				
Κράτος μέλος ν	t CO ₂				

Σωρευμένες εκπομπές CO₂ από όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από τρίτη χώρα με προορισμό κάθε κράτος μέλος ⁽²⁾:

Κράτος μέλος 1	t CO ₂				
Κράτος μέλος 2	t CO ₂				
Κράτος μέλος ν	t CO ₂				

⁽¹⁾ Δεν εφαρμόζεται για τα τυποποιημένα καύσιμα του εμπορίου που περιλαμβάνει ο πίνακας 1 του παρόντος παραρτήματος και χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές δραστηριότητες.

⁽²⁾ Σωρευμένες εκπομπές ανά τρίτη χώρα που αναφέρονται ανά χώρα.

Κάθε αερομεταφορέας επισυνάπτει τις ακόλουθες πληροφορίες στην ετήσια έκθεσή του εκπομπών:

— τις ετήσιες εκπομπές και το πλήθος πτήσεων ανά ζεύγος αεροδρομίων.

Ο αερομεταφορέας μπορεί να ζητήσει να θεωρηθούν εμπιστευτικές αυτές οι συνημμένες πληροφορίες.

9. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ

Πέραν των απαιτήσεων επαλήθευσης που καθορίζονται στο σημείο 10.4 του παραρτήματος I, ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη του τα εξής:

— την αρτιότητα των δεδομένων όσον αφορά τις πτήσεις και τις εκπομπές συγκρίνοντάς τα με τα δεδομένα της εναέριας κυκλοφορίας που συγκεντρώνει ο Eurocontrol,

— τη συνοχή μεταξύ των αναφερόμενων δεδομένων και των εγγράφων τεκμηρίωσης της μάζας και του ισοζυγίου μάζας,

— τη συνέπεια μεταξύ των δεδομένων για τη σωρευμένη κατανάλωση καυσίμων και των δεδομένων της αγοράς καυσίμου ή του κατ' άλλο τρόπο εφοδιασμού με καύσιμα του αεροσκάφους που εκτελεί την αεροπορική δραστηριότητα».

Γ. Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα XV:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

Ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των τονοχιλιμετρικών δεδομένων των αεροπορικών δραστηριοτήτων προκειμένου για αίτηση βάσει του άρθρου 3 στοιχείο ε) ή στ) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν παράρτημα περιέχει τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των χιλιόμετρικών δεδομένων των αεροπορικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και την υποβολή της σχετικής έκθεσης.

Το παράρτημα I εφαρμόζεται για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των χιλιόμετρικών δεδομένων και την υποβολή σχετικής έκθεσης, κατά περίπτωση. Προς το σκοπό αυτό, οι αναφορές σε εκπομπές ερμηνεύονται ως αναφορές σε τονοχιλιμετρικά δεδομένα. Τα σημεία 4.1, 4.2, 5.1, 5.3 έως 5.7, 6 έως 7 και 11 έως 16 του παραρτήματος I δεν εφαρμόζονται για τα τονοχιλιμετρικά δεδομένα.

2. ΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΡΤΙΟΤΗΤΑ

Οι ειδικές κατά δραστηριότητα κατευθυντήριες γραμμές που περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση των χιλιόμετρικών δεδομένων των αεροπορικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και την υποβολή της σχετικής έκθεσης. Περιλαμβάνονται όλες οι καλυπτόμενες από το παράρτημα I της εν λόγω οδηγία πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν από αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

Για τον προσδιορισμό της ταυτότητας του μοναδικού αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιε) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την πτήση, χρησιμοποιείται το σήμα κλήσης που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC). Το σήμα κλήσης είναι ο κωδικός της ΔΟΠΑ στο τετραγωνίδιο 7 του σχεδίου πτήσης ή, εφόσον δεν υπάρχει, το σήμα νηολόγησης του αεροσκάφους. Εάν δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του αερομεταφορέα, ως αερομεταφορέας θεωρείται ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εκτός εάν αυτός αποδείξει ότι άλλο πρόσωπο ήταν ο αερομεταφορέας.

3. ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 3 στοιχείο ζ) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, οι αερομεταφορείς υποβάλλουν σχέδιο παρακολούθησης όπου καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση και την υποβολή έκθεσης σχετικά με τα τονοχιλιμετρικά δεδομένα.

Οι αερομεταφορείς υποβάλλουν προς έγκριση το σχέδιο παρακολούθησης στην αρμόδια αρχή τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς.

Ο αερομεταφορέας δηλώνει στο σχέδιο παρακολούθησης ποια μέθοδο παρακολούθησης ακολουθεί για κάθε τύπο αεροσκάφους. Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας προτιμάει να χρησιμοποιήσει μισθωμένα ή άλλου τύπου αεροσκάφη που δεν περιλαμβάνει ακόμη στο σχέδιο παρακολούθησης κατά την υποβολή του στην αρμόδια αρχή, ο αερομεταφορέας συμπεριλαμβάνει στο σχέδιο παρακολούθησης περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθεί για τον καθορισμό της μεθόδου παρακολούθησης για τους πρόσθετους αυτούς τύπους αεροσκαφών. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η μέθοδος παρακολούθησης, όταν επιλεγεί, εφαρμόζεται με συνέπεια.

Κατά παρέκκλιση από το σημείο 4.3 του παραρτήματος I, το σχέδιο παρακολούθησης περιέχει τις κάτωθι πληροφορίες:

1. ταυτοποίηση του αερομεταφορέα, το σήμα κλήσης ή άλλο μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, τα στοιχεία επικοινωνίας του αερομεταφορέα και του εξουσιοδοτημένου εντολοδόχου του, διεύθυνση·
2. αριθμό έκδοσης του σχεδίου παρακολούθησης·
3. αρχικό κατάλογο των τύπων αεροσκαφών του στόλου του που εκτελούσαν πτήσεις κατά την υποβολή του σχεδίου παρακολούθησης και πλήθος αεροσκαφών ανά τύπο, καθώς και ενδεικτικό κατάλογο άλλων τύπων αεροσκαφών που αναμένεται να χρησιμοποιηθούν συμπεριλαμβανομένης, εφόσον διατίθεται, εκτίμησης του υπολογιζόμενου πλήθους αεροσκαφών ανά τύπο·
4. περιγραφή των ακολουθούμενων διαδικασιών, συστημάτων και αρμοδιοτήτων για την εξακρίβωση της πληρότητας του καταλόγου των αεροσκαφών που χρησιμοποίησε κατά το έτος παρακολούθησης, δηλαδή για την πληρότητα της παρακολούθησης και της αναφοράς των τονοχιλιομετρικών δεδομένων των ιδιοκτητών και των μισθωμένων αεροσκαφών·
5. περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της αρτιότητας του καταλόγου των πτήσεων που εκτελούνται με μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό ανά ζεύγος αεροδρομίων, και των εφαρμοζόμενων διαδικασιών για να καθορίζεται εάν οι πτήσεις καλύπτονται από το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, με τις οποίες εξασφαλίζεται αρτιότητα και αποφεύγονται οι διπλοεγγραφές·
6. περιγραφή των δραστηριοτήτων συγκέντρωσης και διαχείρισης δεδομένων και των δραστηριοτήτων ελέγχου σύμφωνα με το σημείο 10.3 του παραρτήματος I·
7. κατά περίπτωση, πληροφορίες σχετικά με την κατάλληλη σύνδεση με δραστηριότητες που έχουν αναληφθεί με βάση το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας, συγκεκριμένα για τις διαδικασίες και τους ελέγχους που αφορούν την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα·
8. περιγραφή των μεθόδων υπολογισμού των τονοχιλιομετρικών δεδομένων ανά πτήση, καθώς και
 - α) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τις πηγές δεδομένων και τους τύπους υπολογισμού για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της απόστασης ανά ζεύγος αεροδρομίων·
 - β) κατά πόσον χρησιμοποιείται η τυπική μάζα 100 kg ανά επιβάτη (βαθμίδα 1) ή η μάζα επιβάτη με βάση τα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και του ισοζυγίου μάζας (βαθμίδα 2). Για τη βαθμίδα 2, δίδεται περιγραφή της διαδικασίας καθορισμού της μάζας επιβάτη·
 - γ) περιγραφή των διαδικασιών καθορισμού της μάζας φορτίου και ταχυδρομείου·
 - δ) περιγραφή των οργάνων μέτρησης της μάζας επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, κατά περίπτωση.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από τον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό μορφότυπο για την υποβολή του σχεδίου παρακολούθησης. Η Επιτροπή ενδέχεται να δημοσιεύσει τυποποιημένο ηλεκτρονικό μορφότυπο ή προδιαγραφή της μορφής του αρχείου. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή αποδέχεται τη χρήση αυτού του μορφότυπου ή προδιαγραφής από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν για τη μέθοδο της αρμόδιας αρχής απαιτείται τουλάχιστον η εισαγωγή των ίδιων δεδομένων.

4. ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

4.1. ΤΥΠΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Οι αερομεταφορείς παρακολουθούν και υποβάλλουν έκθεση για τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα χρησιμοποιώντας μέθοδο υπολογισμού. Ο υπολογισμός των τονοχιλιομετρικών δεδομένων γίνεται με βάση τον εξής μαθηματικό τύπο:

τονοχιλιομετρικά δεδομένα (t km) = απόσταση (km) × ωφέλιμο φορτίο (t)

4.2. ΑΠΟΣΤΑΣΗ

Η απόσταση υπολογίζεται με τον μαθηματικό τύπο:

Απόσταση [km] = απόσταση ορθοδρομίας [km] + 95 km

Η απόσταση ορθοδρομίας καθορίζεται ως η βραχύτερη απόσταση μεταξύ δύο σημείων στην επιφάνεια της Γης, η οποία υπολογίζεται χονδρικά με το σύστημα που αναφέρεται στο άρθρο 3.7.1.1. του παραρτήματος 15 της σύμβασης του Σικάγου (WGS 84).

Το γεωγραφικό πλάτος και μήκος των αεροδρομίων λαμβάνεται είτε από τα δεδομένα θέσης του αεροδρομίου που έχουν δημοσιευθεί σε έντυπα ενημέρωσης σε θέματα αεροναυτιλίας [Aeronautical Information Publications (εφεξής "AIP")] σύμφωνα με το παράρτημα 15 της σύμβασης του Σικάγου, είτε από πηγή όπου χρησιμοποιούνται τα δεδομένα AIP.

Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται οι αποστάσεις που έχουν υπολογισθεί με λογισμικό ή από τρίτο μέρος, με την προϋπόθεση ότι η μέθοδος υπολογισμού βασίζεται στον τύπο που προαναφέρεται και στα δεδομένα AIP.

4.3. ΩΦΕΛΙΜΟ ΦΟΡΤΙΟ

Το ωφέλιμο φορτίο υπολογίζεται με τον μαθηματικό τύπο:

Ωφέλιμο φορτίο (t) = μάζα φορτίου και ταχυδρομείου (t) + μάζα επιβατών και ελεγμένων αποσκευών (t)

4.3.1. ΜΑΖΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ

Για τον υπολογισμό του ωφέλιμου φορτίου των αντίστοιχων πτήσεων χρησιμοποιείται η πραγματική ή η σταθερή μάζα που περιέχεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και του ισοζυγίου μάζας. Οι αερομεταφορείς, από τους οποίους δεν ζητείται τεκμηρίωση της μάζας και του ισοζυγίου μάζας, προτείνουν κατάλληλη μέθοδο καθορισμού της μάζας φορτίου και ταχυδρομείου στο σχέδιο παρακολούθησης που υποβάλλουν προς έγκριση στην αρμόδια αρχή.

Στην πραγματική μάζα φορτίου και ταχυδρομείου δεν περιλαμβάνεται το απόβαρο όλων των παλετών και των εμπορευματοκιβωτίων που δεν συνιστούν ωφέλιμο φορτίο, ούτε η μάζα του αεροσκάφους.

4.3.2. ΜΑΖΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΜΕΝΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Οι αερομεταφορείς μπορούν να εφαρμόσουν μία από δύο διαφορετικές βαθμίδες για τον υπολογισμό της μάζας επιβατών και ελεγμένων αποσκευών. Οι αερομεταφορείς μπορούν να επιλέξουν τουλάχιστον το επίπεδο της βαθμίδας 1 για τον υπολογισμό της μάζας επιβατών και ελεγμένων αποσκευών. Εντός της ίδιας περιόδου εμπορίας, εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις η βαθμίδα που επιλέχθηκε.

Βαθμίδα 1:

Χρησιμοποιείται προκαθορισμένη τιμή 100 kg για κάθε επιβάτη και τις ελεγμένες αποσκευές.

Βαθμίδα 2:

Χρησιμοποιείται η μάζα επιβατών και ελεγμένων αποσκευών που περιέχουν τα έγγραφα της τεκμηρίωσης της μάζας και του ισοζυγίου μάζας για κάθε πτήση.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ

Όταν υπολογίζει τα χιλιομετρικά δεδομένα, ο αερομεταφορέας πρέπει να γνωρίζει τις κυριότερες πηγές αβεβαιότητας. Δεν απαιτείται λεπτομερής εκτίμηση αβεβαιότητας σύμφωνα με το σημείο 7 του παραρτήματος I για τη μέθοδο υπολογισμού των χιλιομετρικών δεδομένων.

Ο αερομεταφορέας εκτελεί τακτικά κατάλληλους ελέγχους, όπως ορίζεται στα σημεία 10.2 και 10.3 του παραρτήματος I, και λαμβάνει αμέσως διορθωτικά μέτρα σύμφωνα με το σημείο 10.3.5, εφόσον παρατηρηθούν παρατυπίες.

6. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Η αναφορά των τονοχιλιομετρικών δεδομένων απαιτείται για την υποβολή αιτήσεων σύμφωνα με το άρθρο 3 στοιχεία ε) και στ) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ μόνον για τα προβλεπόμενα έτη παρακολούθησης.

Οι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν τη μορφή που καθορίζεται στο σημείο 7 κατωτέρω για την υποβολή των ετήσιων εκθέσεων τους σχετικά με τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα. Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από τον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό μορφότυπο για την υποβολή της έκθεσης για τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα. Η Επιτροπή ενδέχεται να δημοσιεύσει τυποποιημένο ηλεκτρονικό μορφότυπο ή προδιαγραφή για τη μορφή του αρχείου. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή αποδέχεται τη χρήση αυτού του μορφότυπου ή προδιαγραφής για τη μορφή του αρχείου από τον αερομεταφορέα, εκτός εάν για το μορφότυπο της αρμόδιας αρχής απαιτείται τουλάχιστον η εισαγωγή των ίδιων δεδομένων.

Τα τονοχιλιόμετρα εκφράζονται σε στρογγυλοποιημένες τιμές [t km]. Όλα τα δεδομένα ανά πτήση χρησιμοποιούνται με όλα τα σημαντικά ψηφία για τον υπολογισμό.

7. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Στην έκθεση που υποβάλλει για τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα, κάθε αερομεταφορέας περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. στοιχεία ταυτοποίησης του αερομεταφορέα, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87/EK, και το σήμα κλήσης ή άλλους μοναδικούς αναγνωριστικούς κωδικούς που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα σχετικά τα στοιχεία επικοινωνίας·
2. το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του ελεγκτή της έκθεσης·
3. το έτος αναφοράς·
4. τον αριθμό αναφοράς και τον αριθμό έκδοσης του αντίστοιχου εγκεκριμένου σχεδίου παρακολούθησης·
5. τις αντίστοιχες αλλαγές στις δραστηριότητες και τις αποκλίσεις από το εγκεκριμένο σχέδιο παρακολούθησης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
6. τους αριθμούς νηολόγησης και τους τύπους των αεροσκαφών που χρησιμοποιήθηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος I της οδηγίας 2003/87/EK από τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα·
7. τη μέθοδο που επέλεξε για τον υπολογισμό της μάζας επιβατών και ελεγμένων αποσκευών, καθώς και της μάζας του φορτίου και του ταχυδρομείου·
8. το σύνολο των επιβατοχιλιόμετρων και των τονοχιλιόμετρων όλων των πτήσεων που εκτελέστηκαν κατά το έτος που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις απαριθμούμενες στο παράρτημα I αεροπορικές δραστηριότητες·
9. για κάθε ζεύγος αεροδρομίων: τον αναγνωριστικό κωδικό της ΔΟΠΑ των δύο αεροδρομίων, την απόσταση (= απόσταση ορθοδρομίας + 95 km) σε km, τον συνολικό αριθμό πτήσεων ανά ζεύγος αεροδρομίων κατά την περίοδο αναφοράς, τη συνολική μάζα επιβατών και ελεγμένων αποσκευών (τόνοι) κατά την περίοδο αναφοράς ανά ζεύγος αεροδρομίων, τον συνολικό αριθμό επιβατών κατά την περίοδο αναφοράς, τον συνολικό αριθμό επιβατών * χιλιόμετρα ανά ζεύγος αεροδρομίων, τη συνολική μάζα φορτίου και ταχυδρομείου (τόνοι) κατά την περίοδο αναφοράς ανά ζεύγος αεροδρομίων, τα συνολικά τονοχιλιόμετρα ανά ζεύγος αεροδρομίων (t km).

8. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ

Πέραν των απαιτήσεων επαλήθευσης που καθορίζονται στο σημείο 10.4 του παραρτήματος I, ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη του τα ακόλουθα:

- την πληρότητα της πτήσης και των χιλιομετρικών δεδομένων σε σύγκριση με τα δεδομένα της εναέριας κυκλοφορίας που συγκεντρώνει ο Eurocontrol, προκειμένου να βεβαιωθεί ότι στην έκθεση του αερομεταφορέα λήφθηκαν υπόψη μόνον οι επιλέξιμες πτήσεις,
- τη συνοχή μεταξύ των αναφερόμενων δεδομένων και των εγγράφων τεκμηρίωσης της μάζας και του ισοζυγίου μάζας.

Ο βαθμός σπουδαιότητας για τα χιλιομετρικά δεδομένα είναι 5 %.
