

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

16. aprill 2009,

millega muudetakse otsust 2007/589/EÜ seoses lennutegevuse heidet ja tonnkilomeetriandmeid käsitlevate seire ja aruandluse suuniste lisamisega

(teatavaks tehtud numbri K(2009) 2887 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/339/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ,⁽¹⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiviga 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi,⁽²⁾ on lennutegevus lisatud ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi.
- (2) Komisjon pidi vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 14 lõikele 1 vastu võtma lennutegevuse heidet ning tonnkilomeetriandmeid käsitlevad seire ja aruandluse suunised osutatud direktiivi artiklite 3e või 3f kohase taotluse esitamiseks.
- (3) Haldav liikmesriik tagab, et iga õhusõidukikäitaja esitab kõnealuse riigi pädevale asutusele seirekava, milles esitatakse meetmed aastaheite ja tonnkilomeetriandmete seireks ning nendest aruandmiseks, mis on vajalik saastekvootide tasuta eraldamise taotluse esitamiseks, ning pädev asutus kiidab sellised kavad heaks vastavalt osutatud direktiivi artikli 14 lõike 1 kohaselt vastuvõetavatele suunistele.

- (4) Komisjoni 18. juuli 2007. aasta otsust 2007/589/EÜ, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt kasvuhoonegaaside heite-seire ja aruandluse suunised,⁽³⁾ tuleb seepärast vastavalt muuta.

- (5) Käesolevas direktiivis ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 23 nimetatud kliimamuutuste komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Otsust 2007/589/EÜ muudetakse järgmiselt:

1) artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Käesoleva otsuse I–XIV lisas sätestatakse direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud ja osutatud direktiivi artikli 24 lõike 1 kohaselt hõlmatud tegevusalade põhjustatud

⁽¹⁾ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

⁽²⁾ ELT L 8, 13.1.2009, lk 3.

⁽³⁾ ELT L 229, 31.8.2007, lk 1.

kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandluse suunised. Direktiivi 2003/87/EÜ artiklite 3e või 3f kohaldamiseks vajalike lennutegevuse tonnkilomeetriandmete seire ja aruandluse suunised on esitatud XV lisas.

Osutatud suunised põhinevad kõnealuse direktiivi IV lisas sätestatud põhimõtetel.”;

2) lisade tabelisse lisatakse järgmised kirjed:

„XIV lisa. Tegevuspõhised suunised lennutegevuse heite määramise kohta vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ I lisas osutatud tegevusaladele.

XV lisa. Tegevuspõhised suunised direktiivi 2003/87/EÜ artiklite 3e või 3f kohaldamiseks vajalike lennutegevuse tonnkilomeetriandmete määramiseks.”;

3) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva otsuse lisa A osale;

4) lisatakse XIV lisa vastavalt käesoleva otsuse lisa B osale;

5) lisatakse XV lisa vastavalt käesoleva otsuse lisa C osale.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 16. aprill 2009

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Stavros DIMAS

LISA

A. I lisa muudetakse järgmiselt.

1. Punktis 1 asendatakse sõnad „II–XII lisa” sõnadega „II–XI ja XIII–XV lisa”.

2. Punkti 2 muudetakse järgmiselt:

a) sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Käesolevas lisa ning II–XV lisa kasutatakse direktiivis 2003/87/EÜ kindlaksmääratud mõisteid. Käesoleva lisa kohaldamisel tähendab „käitaja” siiski käitajat vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3 punktile f ja „õhusõidukite käitaja” mõiste on esitatud kõnealuse artikli punktis o.”;

b) punkti 1 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) „heiteallikas” – käitise eraldi kindlaksmääratav osa (punkt või protsess), millest eraldub kasvuhoonegaase, või lennutegevuse puhul – üksik õhusõiduk;”;

ii) alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) „seiremetoodika” – toimingute summa, mida käitaja või õhusõidukite käitaja kasutab konkreetse käitise või lennutegevuse heite kindlaksmääramiseks;”;

iii) alapunktis f asendatakse sõna „käitis” sõnadega „käitis või õhusõidukite käitaja;”;

iv) alapunkt g asendatakse järgmisega:

„g) „määramistasand” – konkreetne meetod tegevusandmete, heitekoefitsientide, aastaheite, aasta keskmise tunniheite ning oksüdatsioonikoefitsientide ja teisendustegurite, samuti kasuliku koormuse kindlaksmääramiseks;”;

v) alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) „aruandeperiood” – üks kalendriaasta, mille jooksul viiakse läbi heite ja tonnakilomeetriandmete seire ning antakse nende kohta aru;”;

vi) alapunktis j asendatakse lõpus olev punkt järgmisega:

„lennutegevuse puhul tähendab kauplemisperiood kõnealuse direktiivi artikli 3c lõigetes 1 ja 2 osutatud perioodi.”;

c) punkti 2 alapunkt h asendatakse järgmisega:

„h) „kaubanduslik standardkütus” – rahvusvahelisele standardile vastavad kaubanduslikud kütused, millele on omane 95 % usaldusvahemik mitte rohkem kui ± 1 % nende täpsustatud alumisest kütteväärtusest, kaasa arvatud gaasiõli, kerge kütteõli, bensiin, lambiõli, petrooleum, etaan, propaan ja butaan, lennukipetrooleum (Jet A1 või Jet A), reaktiivbensiin (Jet B) ja aviobensiin (AvGas).”;

d) punkti 4 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkti a viimane lause asendatakse järgmisega:

„Kui käitisel või õhusõidukite käitajal sellised varasemad andmed puuduvad, kasutatakse kontrollväärtusena sama või võrreldava tegevusega tegeleva käitise või õhusõidukite käitaja andmeid ja neid hinnatakse vastavalt nende tootmismahule.”

ii) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) „vähese tähtsusega lähtevood” – väiksemate lähtevoogude rühm, mille on valinud käitaja ja mis koos võetuna eraldavad 1 kilotonni või vähem fossiilset CO₂ aastas või mis lisavad vähem kui 2 % (fossiilse CO₂ maksimaalne lisandumine kuni 20 kilotonni aastas) selle käitise või õhusõidukite käitaja fossiilse CO₂ aastaheitele enne ülekantud CO₂ lahutamist vastavalt sellele, kumma heite absoluutväärtus on suurem;”;

iii) alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) „väikesed lähtevood” – käitaja valitud lähtevood, mis koos võetuna eraldavad aastas 5 kilotonni või vähem fossiilset CO₂ või mis lisavad vähem kui 10 % (fossiilse CO₂ maksimaalne lisandumine kuni 100 kilotonni aastas) selle käitise või õhusõidukite käitaja fossiilse CO₂ aastaheitele enne ülekantud CO₂ lahutamist vastavalt sellele, kumma heite absoluutväärtus on suurem;”;

e) punkti 5 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) „põhjendatud kindlustunne” – kõrge, kuid mitte absoluutne kindlustunde aste, väljendatuna tõendamisotsuses positiivselt kui kindlustunne selle kohta, et tõendamise objektiks olnud heitearuandes ei esine olulisi väärkajastamisi ja et käitises või õhusõidukite käitajal ei esine olulisi nõuetele mittevastavusi;”;

ii) alapunkt g asendatakse järgmisega:

„g) „kindlustunde aste” – määr, mille ulatuses kontrollija on kindel tõendamise tulemustes, mille kohaselt kogu käitise või õhusõidukite käitaja kohta esitatud teabes esinevad märkimisväärsed ebatäpsused või neid ei esine;”;

iii) punkti 5 alapunktid h ja i asendatakse järgmistega:

„h) „nõuetele mittevastavus” – tõendamise all oleva käitise või õhusõidukite käitaja tahtlik või tahtmatu tegu või tegevusetus, mis on vastuolus pädeva asutuse poolt heaks kiidetud käitise heiteloja tingimuste või direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3g kohase seirekava nõuetega;

i) „oluline nõuetele mittevastavus” – pädeva asutuse poolt käitise või õhusõidukite käitaja heiteloja tingimuste või direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3g alusel heaks kiidetud seirekavas sisalduvad nõuetele mittevastavused, mis võivad mõjutada pädeva asutuse toimimisviisi käitise või õhusõidukite käitaja suhtes;”;

f) lisatakse punkt 6:

„6. Lennutegevuse heite ja tonnakilomeetriandmetega seoses kohaldatakse järgmisi mõisteid:

- a) „väljumiskoha lennuväli” – lennuväli, millelt algab direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevuste hulka kuuluv lend;
- b) „sihtkoha lennuväli” – lennuväli, millel lõpeb direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevuste hulka kuuluv lend;
- c) „lennuväljade paar” – paar, mille moodustavad väljumiskoha lennuväli ja sihtkoha lennuväli;
- d) „massi ja tasakaalu käsitlevad dokumendid” – dokumendid, mis on kindlaks määratud rahvusvahelistes või riigi eeskirjades, millega rakendatakse standardid ja soovituslikud tavad (SARP), nagu need on esitatud Chicago konventsiooni 6 lisas (Õhusõidukite käitamine), (*) sealhulgas nõukogu määruses (EMÜ) nr 3922/91 täpsustatud eeskirjades (EU-OPS), mida on muudetud komisjoni 20. augusti 2008. aasta määruse (EÜ) nr 859/2008 III lisa allosas J või samaväärsetes rahvusvahelistes eeskirjades;
- e) „reisijad” – isikud, välja arvatud meeskonnaliikmed, kes on lennu ajal õhusõiduki pardal;
- f) „kasulik koormus” – lennu ajal õhusõiduki pardal asuva lasti, posti, reisijate ja pagasi üldkaal;
- g) „vahemaa” – väljumiskoha lennuvälja ja sihtkoha lennuvälja vaheline kaugust mööda suurringjoont, millele lisatakse kindlaksmääratud tegurina 95 km;
- h) „tonnkilomeeter” – 1 tonn kasulikku koormust, mis on veetud kaugusele 1 kilomeeter.

(*) Rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon ja selle lisad, alla kirjutatud 7. detsembril 1944 Chicagos.”

3. Punkti 3 muudetakse järgmiselt:

- a) teises lõigus asendatakse sõna „käitis” sõnadega „käitis või õhusõidukite käitaja”;
- b) viies lõik asendatakse järgmisega:

„Tõesus. Tuleb tagada, et määratud heitetaseme väärtused ei oleks süstemaatiliselt suuremad või väiksemad tegelikest väärtustest. Mõõtemääramatuse allikad tehakse kindlaks ja neid vähendatakse niipalju, kui see on asjakohane. Hoolitsetakse, et heite arvutamine ja mõõtmine oleks võimalikult täpne. Käitaja esitab põhjendatud kinnituse selle kohta, et teatatud andmed heitetasemete kohta, mida oli vaja määrata, on terviklikud. Heitetasemete määramiseks kasutatakse käesolevates suunistes kindlaksmääratud sobivaid seiremeetodeid. Kõiki esitatavate seireandmete saamiseks kasutatavaid mõõteriistu ja muid katseseadmeid tuleb rakendada, hooldada, kalibreerida ja kontrollida nõuetekohaselt. Seireandmete talletamiseks ja kasutamiseks mõeldud arvutustabelites ei tohi olla vigu. Heiteandmete teatamisel ja nendega seotud asjaolude avalikustamisel tuleb hoiduda sisuliselt vääradest avaldustest, vältida erapoolikust teabe valimisel ja esitamisel ning anda käitise või õhusõidukite käitaja heite usaldusväärne ja tasakaalustatud kirjeldus.”;

- c) kuuenda lõigu kolmas lause asendatakse järgmisega:

„Seiremetoodika kirjeldab käitajale tegevusjuhiseid loogiliselt ja lihtsalt, vältides töö dubleerimist ning võttes arvesse käitises juba olemasolevaid või õhusõidukite käitaja poolt juba kasutatavaid süsteeme.”

4. Punkti 4.1 muudetakse järgmiselt:

- a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Käitise või õhusõidukite käitaja seire ja andmetest teatamise kord hõlmab kogu käitises või õhusõidukite käitaja poolt teostatavate direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud tegevusalade juurde kuuluvatest allikatest ja/või lähtevoogudest pärinevat heidet, samuti tegevusalasid ja kasvuhoonegaase, mida liikmesriigid on lisanud nimes- tikku direktiivi 2003/87/EÜ artikli 24 alusel. Lisaks tagavad õhusõidukite käitajad, et oleksid kehtestatud dokumenteeritud menetlused, millega registreeritakse igasugused muudatused saasteallikate loetelus, nagu õhusõiduki liisimine või ost, ning tagatakse heiteandmete täielikkus ja hoitakse ära nende kahekordne arves- sevõtmine.”;

- b) teise lõigu teine lause asendatakse järgmisega:

„Seepärast nimetatakse loal või, lennutegevuse puhul, hõlmatakse seirekavaga kõik direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud tegevusaladega seotud kasvuhoonegaaside heite allikad ja lähtevood, mis kuuluvad seire ja aruandluse alla.”;

- c) kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Käitiste heite hinnangute koostamisel jäetakse välja transpordiks kasutatavatest sisepõlemismootoritest pärinev heide.”.

5. Punkti 4.2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ IV lisale lubatakse käitiste heitetaseme määramisel kasutada.”.

6. Punkti 4.3 muudetakse järgmiselt:

- a) esimesse lõiku lisatakse järgmine lause:

„Vastavalt kõnealuse direktiivi artiklile 3g esitavad õhusõidukite käitajad pädevale asutusele seirekava, milles esitatakse meetmed heite seire ja tonnkilomeetriandmete seireks ning nendest aruandmiseks.”;

- b) kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Pädev asutus kontrollib ja kiidab heaks käitaja ette valmistatud seirekava enne aruandeperioodi algust ja uuesti pärast iga olulist muudatust käitise või õhusõidukite käitaja poolt kasutatavas seiremeetodis. Seirekava esita- takse standardvormingus ja ettenähtud kuupäevaks, kui konkreetset tegevust reguleerivas lisas on seda nõutud.”

7. Punkti 5 muudetakse järgmiselt:

- a) punkti 5.1 kolmas lõik pärast pealkirja „Põlemisel tekkivad heitkogused” asendatakse järgmisega:

„Tegevusandmed põhinevad kütuse tarbimisel. Kasutatud kütuse kogust väljendatakse energiasaldusena tera- džaulides (TJ), kui käesolevates suunistes pole määratud teisiti. Alumise kütteväärtuse kasutamist ei loeta vajalikuks mõne konkreetse tegevuse puhul, kui seda tegevust reguleerivas lisas on näidatud, et CO₂ tonnides kütusetonni kohta väljendatud heitekoefitsienti kasutades võib saavutada sama täpsusastme. Heitekoefitsienti väljendatakse CO₂ tonnides teradžauli kohta (t CO₂/TJ), kui käesolevates suunistes pole määratud teisiti. Kütuse kasutamisel ei oksüdeeru kogu kütuses olev süsinik süsinikdioksiidiks (CO₂). Mittetäieliku oksüdeerumise põhjuseks on ebatõhus põlemisprotsess, mille puhul osa süsinikku jääb põlemata või oksüdeeritakse osaliselt ning jääb tahma ja tuha sisse. Oksüdeerumata või osaliselt oksüdeerunud süsinik võetakse arvesse oksüdä- sioonikoefitsiendi abil, mis esitatakse murravuna. Oksüdatsioonikoefitsient väljendatakse hariliku murruna. Sellekohane arvutusvalem on järgmine:”;

- b) punktis 5.2 asendatakse esimene lause järgmisega:

„II–XI ning XIV ja XV lisas sätestatud tegevuspõhised suunised hõlmavad konkreetseid meetodeid järgmiste muutujate kindlaksmääramiseks: tegevusandmed (koosnevad kahest muutujast – kütuse-/materjalikulu ja alumine kütteväärtus), heitekoefitsiendid, andmed koostise kohta, oksüdatsioonefetsiendid ja teisenduste-gurid ning kasulik koormus.”;

- c) punkti 5.3 pealkiri asendatakse järgmisega:

„5.3. TAGAVARAMEETODID PAKKIDE KÄITISTE PUHUL”;

- d) punkti 5.4 pealkiri asendatakse järgmisega:

„5.4. TEGEVUSANDMED PAKKIDE KÄITISTE PUHUL”;

- e) punkti 5.5 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Selleks et saavutada võimalikult suur läbipaistvus ja võimalikult suur ühtsus kasvuhoonegaaside riiklike andmekogudega, on põlemisel tekkiva heite korral kütuse heitekoefitsiendi väljendamine suhte $t \text{ CO}_2/T$ asemel suhtega $t \text{ CO}_2/t$ lubatud ainult juhul, kui muu lähenemise korral oleksid käitaja kulud põhjendamatult suured, samuti juhtudel, mis on määratletud kõnealuseid tegevuspõhiseid suuniseid käsitlevates lisades.”

8. Punkti 6 pealkiri asendatakse järgmisega:

„6. MÕÕTMISPÕHISED MEETODID PAKKIDE KÄITISTE JAOKS”.

9. Punkti 7.1 muudetakse järgmiselt:

- a) teine lõik asendatakse järgmisega:

„Arvutusmeetodi kasutamise korral vastavalt punkti 5.2 sätetele peab pädev asutus olema heaks kiitnud käitise kõikide lähtevoogude puhul kasutatavate määramistasandite kombinatsiooni, samuti kõik muud asjaomase käitise seiremeetodi üksikasjad, mida sisaldab käitise luba, või, lennutegevuse puhul, õhusõidukite käitaja seirekava. Seda tehes lubab pädev asutus heakskiidetud seiremeetodi nõuetekohasest rakendamisest otseselt tuleneva mõõtemääramatuse ning selle tõenduseks on loa sisu või, lennutegevuse puhul, heakskiidetud seirekava sisu. Määramistasandite kombinatsiooni märkimine heitearuandes kujutab endast mõõtemääramatuse kohta aruandmist direktiivi 2003/87/EÜ kohaldamise eesmärgil. Seega ei esitata arvutusmeetodi kohaldamise korral täiendavaid nõudmisi mõõtemääramatust käsitlevatest andmetest teatamise suhtes.”;

- b) viienda lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:

„Käitaja esitab kõikidel juhtudel kirjaliku tõendi kõigi lähtevoogude tegevusandmete määramisega seotud mõõtemääramatustasandite kohta, et tõendada vastavust käesolevate suuniste II–XI ning XIV ja XV lisas esitatud mõõtemääramatustasandite künnistele.”

10. Punkti 8 muudetakse järgmiselt:

- a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Aruandmise nõuded käitiste ja õhusõidukite operaatorite puhul on sätestatud direktiivi 2003/87/EÜ IV lisas. Koguseliste andmete aruandluse alusena kasutatakse käesoleva lisa punktis 14 esitatud aruandevormi, välja arvatud juhul, kui Euroopa Komisjon on avaldanud aastaaruannete jaoks samaväärse elektroonilise standardprotokolli. Kui tegevuspõhises lisas on esitatud konkreetne aruandevorming, kasutatakse aruandmiseks kõnealust vormingut ja selles nõutud teavet.”;

b) üheteistkümnes lõik asendatakse järgmisega:

„Et saavutada järjepidevus direktiivi 2003/87/EÜ alusel esitatavate andmete ning Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel liikmesriikide esitatavate andmete ja muude Euroopa saasteainete heite- ja ülekanderegistri (EPRTR) jaoks esitatavate andmete vahel, tähistatakse käitise või õhusõidukite käitaja iga tegevus, kasutades võimaluse korral järgmise kahe aruandlussüsteemi koode:”.

11. Punkti 9 muudetakse järgmiselt:

a) esimene ja teine lõik asendatakse järgmistega:

„Käitaja dokumenteerib ja arhiveerib käitise või õhusõidukite käitaja kõikidest direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud tegevusaladega seotud allikatest ning lähtevoogudest pärit ja seoses nende tegevusaladega täpsustatud kasvuhooonegaaside heite seire andmed.

Dokumenteeritud ja arhiveeritud seireandmed peavad olema piisavad, et võimaldada käitaja poolt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 14 lõike 3 kohaselt käitise või õhusõidukite käitaja aastaheite kohta esitatud aruande tõendamist vastavalt direktiivi V lisas sätestatud kriteeriumidele.”;

b) neljandas lõigus asendatakse sõnad „käitise käitaja” sõnaga „käitaja”;

c) viienda lõigu viies taane asendatakse järgmisega:

„— käitise või õhusõidukite käitaja ja selle lähtevoogude kohta tegevusandmete kogumise korraga seotud dokumendid.”;

d) punkti 9 lõppu lisatakse järgmine lõik:

„Lennutegevuse korral säilitatakse ka järgmine täiendav teave:

- nii käitajale kuuluvate kui ka liisitud õhusõidukite loetelu ja vajalikud tõendid selle kohta, et osutatud loetelu on täielik;
- igal aruandeperioodil toimunud lendude loetelu ja vajalikud tõendid selle kohta, et osutatud loetelu on täielik;
- kasuliku koormuse ja vahemaa määramiseks kasutatud andmed aastatel, mille kohta esitatakse tonnkilomeetriandmed;
- andmelünkade esinemise korral dokumendid andmelünkade täitmismeetodi kohta ja andmed, mida kasutati andmelünkade täitmiseks.”

12. Punkti 10 muudetakse järgmiselt:

a) punkti 10.3.3 kolmandas lõigus asendatakse sõna „käitis” sõnadega „käitis või õhusõidukite käitaja”;

b) punktis 10.4.1 asendatakse kolmas lõik järgmisega:

„Käitaja esitab kontrollijale heitearuande, koopia oma heakskiidetud seirekavast või -kavadest ja muu asjakohase teabe.”;

c) punkti 10.4.2 teise lõigu alapunktis a asendatakse teine taane järgmisega:

„— saada arusaadava ülevaate igast käitises või õhusõidukite käitaja poolt teostatavast tegevusest, heite allikatest, käitises olevatest või õhusõidukite käitaja lennutegevusega seotud lähtevoogudest, tegevusandmete seireks või mõõtmiseks kasutatavatest mõõteseadmetest, heitekoefitsientide ja oksüdatsioonikoefitsientide ja/või teisen-
dustegurite päritolust ja kohaldamisest, muudest heite arvutamiseks või mõõtmiseks kasutatud andmetest ning käitise või õhusõidukite käitaja tegevuskeskkonnast;”;

d) punktis 10.4.2 asendatakse tabel 3 järgmise tabeliga:

„Tabel 3

	Olulisustase
A- ja B-kategooria käitised või õhusõidukite käitajad aastaheitega kuni 500 kilotonni CO ₂	5 %
C-kategooria käitised või õhusõidukite käitajad aastaheitega üle 500 kilotonni CO ₂	2 %”

13. Punkti 11 tabelisse 4 lisatakse pärast „petrooleumi” järgmised uued kanded:

Kütus	Heitekoefitsient (tCO ₂ /TJ)	Alumine kütteväärtus (TJ/Gg)
	IPCC suunised 2006 (v.a biomass)	IPCC suunised 2006
„Aviobensiin (AvGas)	70,0	44,3
Reaktiivbensiin (Jet B)	70,0	44,3
Lennukipetrooleum (Jet A1 või Jet A)	71,5	44,1”

14. Punkti 13.5.2 esimese lõigu kolmas lause asendatakse järgmisega:

„Sellised laboratooriumid ja analüüsimeetodid loetletakse seirekavas.”

15. Punkti 14 esimese lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kui tegevuspõhises lisas ei ole ette nähtud teisiti, kasutatakse aruandluse alusena järgmisi tabeleid ning neid võib kohandada vastavalt tegevusalade arvule ning nende käitise, kütuste ja protsesside liigile, mille üle teostatakse seiret.”

16. Punkti 15 muudetakse järgmiselt:

a) punkti 15.1 tabeli osasse 1.A lisatakse enne rida „4. Muud sektorid” järgmised read:

„3. **Transport**

a. Tsiviillennundus”

b) punkti 15.1 tabeli osasse „TÄIENDAVAD KIRJED” lisatakse pärast rida „CO₂ heitkogused biomassist” järgmine rida:

„Rahvusvahelised punkrid, lennundus”

B. Lisatakse XIV lisa järgmises sõnastuses:

„XIV LISA

Tegevuspõhised suunised lennutegevuse heite määramise kohta vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ I lisas osutatud tegevusaladele

1. RAKENDUSALA JA TÄIELIKKUS

Käesolevas lisas esitatud tegevuspõhiseid suuniseid kasutatakse direktiivi 2003/87/EÜ I lisas osutatud lennutegevusel tekkivate heitekoguste seire ja aruandluse puhul. II lisa kütuste põlemise kohta ei kohaldata liikuvate heiteallikate, nt õhusõidukite puhul.

Hõlmatakse kõik direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennud, mis õhusõidukite käitaja teostab aruandeperioodi jooksul. Lennu eest vastutava, direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3 punktis o esitatud määratlusele vastava õhusõidukite käitaja kindlakstegemiseks kasutatakse lennuliikluse juhtimises kasutatavaid kutsungeid. Nimetatud kutsung on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kasutatav tähis lennuplaani lahtris 7 või, kui nimetatud tähis ei ole kättesaadav, õhusõiduki registreerimistähis. Kui õhusõiduki käitaja ei ole teada, loetakse õhusõiduki käitajaks selle omanikku, välja arvatud juhul, kui viimane pädevale asutusele veenvalt tõendab isiku, kes oli õhusõiduki käitaja.

2. CO₂ HEITKOGUSTE MÄÄRAMINE

Lennutegevusest tingitud CO₂ heitekogused arvutatakse järgmise valemi abil:

CO₂ heitekogus = kütusekulu × heitekoefitsient

2.1. MEETODI VALIK

Õhusõidukite käitaja määrab seirekavas kindlaks, millist seiremeetodit kasutatakse iga õhusõidukitüübi korral. Kui õhusõidukite käitaja kavatseb kasutada liisitud õhusõidukit või muud õhusõidukitüüpi, mida ei ole seirekavas sel ajal, kui see esitatakse pädevale asutusele, lisab õhusõidukite käitaja seirekavasse selle meetodi kirjelduse, mida kasutatakse osutatud täiendavate õhusõidukitüüpide seire meetodi kindlaksmääramiseks. Õhusõidukite käitaja tagab, et kord valitud seiremeetodit kasutatakse järjepidevalt.

Õhusõidukite käitaja määrab iga õhusõidukitüübi kohta seirekavas kindlaks järgmise:

- a) millist arvutusmeetodit kasutatakse (meetod A või meetod B);
- b) andmeallikas, mida kasutatakse pardale võetud kütusekoguse ja kütusepaakides oleva kütuse andmete saamiseks ning kõnealuste andmete edastamise, salvestamise ja kättesaamise meetodid;
- c) millist meetodit kasutatakse vajaduse korral tiheduse määramiseks. Kui kasutatakse tiheduse temperatuurisõltuvuse tabeleid, täpsustab käitaja selliste andmete allika.

Alapunktide b ja c puhul võib kõnealune kasutatavate meetodite loetelu hõlmata üldistest meetoditest kõrvalkaldumiste loetelu konkreetsete lennuväljade puhul, kus see on hädavajalik eriliste asjaolude tõttu, nagu kütusetarnija suutmatuse esitada kõiki teatava meetodi kasutamiseks vajalikke andmeid.

2.2. KÜTUSEKULU

Kütusekulu esitatakse aruandeperioodil kasutatud kütuse kogusena massiühikutes (tonnides).

Igal lennul kasutatud iga kütuse kogus, kaasa arvatud abimootoris kasutatud kütuse kogus, registreeritakse vastavalt tagapool esitatud arvutusvalemitele. Õhusõiduki pardale võetava kütuse koguse võib määrata kütusetarnija mõõtmiste alusel, mis dokumenteeritakse iga lennu eest esitatavate kütuse kättetoimetamistestide või arvetega. Teise võimalusena võib õhusõiduki pardale võetava kütuse koguse määrata õhusõiduki pardal olevate mõõtesüsteemide abil. Kõnealused andmed saadakse kütusetarnijalt või salvestatakse massi ja tasakaalu käsitlevates dokumentides, õhusõiduki tehnilises logiraamatus või edastatakse õhusõiduki pardalt õhusõidukite kaitajale elektrooniliselt. Kütusepaakides oleva kütuse koguse võib määrata õhusõiduki pardal olevate mõõtesüsteemide abil ja see salvestatakse massi ja tasakaalu käsitlevates dokumentides, õhusõiduki tehnilises logiraamatus või edastatakse õhusõiduki pardalt õhusõidukite kaitajale elektrooniliselt.

Käitaja valib meetodi, mis tagab kõige täielikumad ja ajakohasemad andmed, mille puhul on kõige väiksem määramatus ja mis ei nõua ülemääraseid kulutusi.

2.2.1. ARVUTUSVALEMID

Tegeliku kasutatud kütusekoguse määramiseks kasutatakse üht kahest järgmisest meetodist:

MEETOD A

Kasutatakse järgmist valemit:

Tegelik kütusekulu konkreetsel lennul (tonnides) = kütusekogus (tonnides) õhusõiduki kütusepaakides pärast lennuks kütuse tankimise lõppu – kütusekogus (tonnides) õhusõiduki kütusepaakides pärast seda, kui kütuse tankimine järgmiseks lennuks on lõppenud + selleks järgmiseks lennuks pardale võetava kütuse kogus (tonnides)

Kui lennuks või järgmiseks lennuks kütust pardale ei võeta, määratakse õhusõiduki kütusepaakides oleva kütuse kogus lennuks või järgmiseks lennuks liikuma hakkamisel. Erijuhul, kui õhusõidukiga teostatakse muid operatsioone kui lend, näiteks suuremaid hooldamistöid koos paakide tühjendamisega, võib õhusõidukite kaitaja pärast lendu, mille kütusekulu jälgitakse, asendada arvud „kütusekogus õhusõiduki kütusepaakides pärast seda, kui kütuse tankimine järgmiseks lennuks on lõppenud + selleks järgmiseks lennuks pardale võetava kütuse kogus” väärtusega „õhusõidukiga teostatava muu operatsiooni alguseks kütusepaakidesse jäänud kütuse kogus” vastavalt tehnilise logiraamatu sissekandele.

MEETOD B

Kasutatakse järgmist valemit:

Tegelik kütusekulu konkreetsel lennul (tonnides) = õhusõiduki paakidesse jäänud kütusekogus (tonnides) paigalejäämisel pärast eelmise lennu lõppu + lennuks õhusõiduki pardale võetud kütusekogus (tonnides) – kütusekogus (tonnides) õhusõiduki kütusepaakides paigalejäämisel pärast lennu lõppu.

Paigalejäämise hetke võib lugeda samaväärseks mootori väljalülitamise hetkega. Kui enne lendu, mille kütusekulu mõõdetakse, õhusõiduk lendu ei sooritanud, võib õhusõidukite kaitaja teatada suuruse „õhusõiduki paakidesse jäänud kütusekogus (tonnides) paigalejäämisel pärast eelmise lennu lõppu” asemel tehnilise logiraamatu alusel kütusekoguse, mis oli õhusõiduki kütusepaakidesse jäänud õhusõiduki eelmise tegevuse lõpuks.

2.2.2. NÕUDED KOGUSTE MÄÄRAMISE KOHTA

1. määramistasand

Aruandeperioodi kütusekulu määramisel on lubatud mõõtemääramatus väiksem kui $\pm 5\%$.

2. määramistasand

Aruandeperioodi kütusekulu määramisel on lubatud mõõtemääramatus väiksem kui $\pm 2,5\%$.

Õhusõidukite kaitajad, kelle eelmise aruandeperioodi keskmine aastaheide (või heite konservatiivne hinnang või ekstrapolatsioon, kui kütusekoguste kohta andmeid ei esitatud või need ei ole enam kohaldatavad) oli kuni 50 kilotonni fossiilset süsinikdioksiidi, kohaldavad peamiste heitevoogude puhul vähemalt 1. määramistasandit. Kõik muud õhusõidukite kaitajad kohaldavad peamiste heitevoogude puhul 2. määramistasandit.

2.2.3. KÜTUSE TIHEDUS

Kui kütusepaakidesse võetud või jäänud kütusekogus määratakse mahuühikutes (liitrid või kuupmeetrid), teisendab õhusõidukite käitaja selle koguse mahuühikutest massiühikutesse, kasutades tegelikke tiheduse väärtusi. Tegelik tihedus on tihedus, mis on väljendatud ühikutes kg/l ja määratud konkreetse mõõtmise jaoks kohaldaval temperatuuril. Kui ei saa kasutada pardal asuvaid kütusekoguse mõõtmise süsteeme, loetakse tegelikuks tiheduseks tarnija mõõdetud tihedus kütuse pardalevõtmisel ja see märgitakse kütuse eest esitatavasse arvesse või saatelehele. Kui sellist teavet ei ole, määratakse tegelik tihedus pardalevõtmise ajal kütuse temperatuuri järgi, mille teatab tarnija või mis määratakse lennuvälja jaoks, kus toimub kütuse pardalevõtmine, kasutades tiheduse temperatuurisõltuvuse standardseid tabeleid. Ainult juhtudel, kus pädevale asutusele on tõendatud, et tegelikku väärtust ei ole teada, kohaldatakse standardset tihedust 0,8 kg/l.

2.3. HEITEKOEFFITSIENT

Iga konkreetse õhusõidukikütuse puhul kasutatakse järgmisi kontrollheitekoefitsiente, mis on väljendatud süsinikdioksiidi tonnides kütusetonni kohta ($\text{t CO}_2/\text{t kütus}$) ja mis põhinevad I lisa punktis 11 täpsustatud alumistel kütteväärtustel heitekoefitsientidel:

Tabel 1

Õhusõidukikütuste heitekoefitsiendid

Kütus	Heitekoefitsient ($\text{t CO}_2/\text{t kütus}$)
Aviobensiin (AvGas)	3,10
Reaktiivbensiin (Jet B)	3,10
Lennukipetrooleum (Jet A1 või Jet A)	3,15

Aruandluse seisukohast loetakse sellist lähenemisviisi 1. tasemeks.

Muude kütuste puhul, mille jaoks kontrollväärtusi ei ole määratud, määratakse tegevuspõhised heitekoefitsiendid vastavalt I lisa punktidele 5.5 ja 13. Sellisel juhul määratakse alumine kütteväärtus ja teatatakse sellest täiendava kirjega. Kui muu kütus sisaldab biomassi, kohaldatakse biomassisisaldust käsitlevaid I lisa esitatud seire- ja aruandluskorra nõudeid.

Kaubanduslike kütuste puhul võib heitekoefitsiendi või selle aluseks oleva süsinikusisalduse, biomassi sisalduse ja alumise kütteväärtuse tuletada vastava kütuse tarnijalt saadud konkreetset kütust käsitlevatest ostudokumentidest, kui arvutus põhineb heakskiidetud rahvusvahelistel standarditel.

3. MÕÕTEMÄÄRAMATUSE HINDAMINE

Õhusõidukite käitaja peab heite arvutamisel teadma mõõtemääramatuse peamisi allikaid. Õhusõidukite käitajalt ei nõuta, et ta teeks I lisa punktis 7.1 kirjeldatud mõõtemääramatuse arvutuse, kui ta teeb kindlaks mõõtemääramatuse allikad ja nendest tingitud mõõtemääramatuse taseme. Seda teavet kasutatakse punkti 2.2 kohase seiremeetodi valimisel.

Kui pardale võetav kütusekogus määratakse üksnes arvel esitatud kütusekoguse või muu asjaomase teabe, nagu lennuks pardale võetud kütusekoguse saatekirja alusel, mille esitab kütuse tarnija, ei nõuta täiendavaid tõendeid asjaomase mõõtemääramatuse kohta.

Kui pardale võetavat kütusekogust mõõdetakse pardasüsteemide abil, tõendatakse kütusekoguse mõõtmisega seotud mõõtemääramatuse tase kalibrimistunnistustega. Selliste tunnistuste puudumise korral esitab õhusõidukite käitaja:

- õhusõiduki valmistajalt saadud spetsifikatsiooni, millega on määratletud pardal asuvate kütusemõõtmisüsteemide mõõtemääramatuse tase, ning

— tõendid, et kütusemõõtmissüsteemide töö täpsust kontrollitakse korrapäraselt.

Seiremeetodi kõigi muude osade mõõtemääramatus võib põhineda konservatiivsel eksperthinnangul, milles võetakse arvesse lendude hinnangulist arvu aruandeperioodil. Mõõtmissüsteemi kõigi osade kumulatiivse mõju arvestamist aasta tegevusandmete mõõtemääramatuse määramisel ei nõuta.

Õhusõidukite käitaja kontrollib korrapäraselt arvetes esitatud pardalevõetud kütusekoguste ja pardasüsteemidega mõõdetud kütusekoguste omavahelist sobivust ning võtab kõrvalekaldumiste avastamisel punkti 10.3.5 kohased parandusmeetmed.

4. VÄIKESTE SAASTEALLIKATE PUHUL KOHALDATAV LIHTSUSTATUD KORD

Õhusõidukite käitajad, kelle õhusõidukid teevad vähem kui 243 lendu kolme järjestikuse neljakuulise perioodi kohta, ja õhusõidukite käitajad, kelle õhusõidukitest pärinev heide aastas on kokku vähem kui 10 000 CO₂, loetakse väikeste heitkoguste tekitajateks.

Väikeste heitkoguste tekitajate hulka kuuluvad õhusõidukite käitajad võivad hinnata kütusekulu, kasutades Eurocontrol'i vahendeid või muude asjakohaste organisatsioonide vahendeid, kes võivad töödelda kõiki lennuliikluse jaoks olulisi andmeid nagu Eurocontrol'ile kättesaadavaid andmeid. Kasutatakse ainult vahendeid, mille on heaks kiitnud komisjon; see hõlmab ka modelleerimismeetodite ebatäpsuste parandamiseks kasutatavaid parandustegureid.

Lihtsustatud meetodit kasutav õhusõidukite käitaja, kelle näitajad aruandeaastal ületavad väikeste heitkoguste tekitajate jaoks kehtestatud künnisväärtusi, teavitab sellest pädevat asutust. Kui õhusõidukite käitaja ei veena pädevat asutust, et künnisväärtust ei ületata taas järgmisel aruandeperioodil ja edaspidi, ajakohastab ta oma seirekava, et täita punktides 2 ja 3 esitatud seirenõudeid. Läbivaadatud seirekava esitatakse põhjendamatult viivitusega pädevale asutusele kinnitamiseks.

5. TOIMIMISVIISID ANDMELÜNKADE PUHUL

Õhusõidukite käitaja võtab kõik vajalikud meetmed, et vältida andmelünki, rakendades selleks käesolevate suuniste I lisa punktides 10.2 ja 10.3 osutatud sobivaid vahendeid.

Kui pädev asutus, õhusõidukite käitaja või kontrollija avastab, et direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennu jaoks heite määramiseks puudub osa vajalikke andmeid põhjustel, mis ei allu õhusõidukite käitaja kontrollile, ja neid ei ole võimalik kindlaks määrata seirekavas määratletud asendusmeetodiga, võib käitaja hinnata asjaomase lennu heidet, kasutades eespool 4. punktis nimetatud vahendeid. Heitkogus, mille määramiseks on kasutatud sellist lähenemisviisi, märgitakse ära heite aastaaruandes.

6. SEIREKAVA

Õhusõidukite käitaja esitab oma seirekava pädevale asutusele kinnitamiseks vähemalt neli kuud enne esimese aruandeperioodi algust.

Pädev asutus tagab, et õhusõidukite käitaja vaatab seirekava läbi enne iga uue aruandeperioodi algust ja esitab vajaduse korral läbivaadatud seirekava. Pärast seda, kui on esitatud seirekava, mille alusel antakse aru heidetest pärast 1. jaanuari 2010, vaadatakse seirekava läbi enne 2013. aastal algava kvootidega kauplemise perioodi algust.

Selle läbivaatamise ajal hindab õhusõidukite käitaja, kas seiremeetodit saab muuta, et tõsta aruandes esitatavate andmete täpsust ilma liigseid kulusid põhjustamata, ning tõendab seda pädevale asutusele. Võimalikud ettepanekud seiremeetodi muutmiseks teatatakse pädevale asutusele. Seiremeetodi kui seirekava osa olulise muutmise kavatsuse, mis nõuab seirekava ajakohastamist, esitab käitaja pädevale asutusele kinnitamiseks. Olulised muudatused hõlmavad järgmist:

- keskmise aastaheite selline muutus, mis nõuab, et õhusõidukite käitaja rakendaks punktis 2.2.2 esitatud erinevat määramistasandit;
- lendude arvu või aastaheite selline muutus, mille tulemusel õhusõidukite käitaja ületab väikeste heitkoguste tekitajate jaoks kehtestatud künnisväärtusi, mis on esitatud 4. punktis;
- kasutatava kütuseliigi oluline muutus.

Erandina I lisa punktist 4.3 sisaldab seirekava järgmist teavet:

kõigi õhusõidukite käitajate puhul:

- 1) õhusõidukite käitaja nimi, kutsung või muu ainuline tähis, mida kasutatakse lennujuhtimiseks, õhusõidukite käitaja kontaktandmed ja õhusõidukite käitaja määratud vastutava töötaja nimi ja kontaktaadress;
- 2) seirekava versiooni tähis;
- 3) seirekava esitamise ajal käitatavate õhusõidukite tüüpide esialgne loetelu ja õhusõidukite arv iga tüübi kohta ning esialgne loetelu täiendavate õhusõidukitüüpide kohta, mida võidakse kasutusele võtta, sealhulgas õhusõidukite arv iga tüübi kohta, kui see on teada, ja kütusevood (kütuseliigid), mida kasutatakse iga õhusõidukitüübi puhul;
- 4) kirjeldus, milliseid meetodeid, süsteeme ja vastutusalasid kasutatakse, et tagada heiteallikate loetelu täielikkus seireaasta jooksul, see tähendab, kuidas tagatakse nii käitajale kuuluvatest kui ka liisitud õhusõidukitest pärineva heite seire ja aruandluse täielikkus;
- 5) kirjeldus, milliste meetoditega tagatakse, et ainulise tähise alusel käitatavate lendude loetelu, liigendatud lennuväljade paaride järgi, oleks täielik, ja milliste meetoditega määratakse kindlaks, kas lennud on hõlmatud direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga, tagades seejuures täielikkuse ja vältides kahekordset loendamist;
- 6) andmete saamise, töötlemise ja kontrollimise, samuti kvaliteedikontrolli ja kvaliteedi tagamise, kaasa arvatud mõõteseadmete hoolduse ja kalibreerimise kirjeldus (vt I lisa punkt 10.3);
- 7) vajaduse korral teave seoste kohta ühenduse keskkonnajuhtimis- ja auditeerimissüsteemi (EMAS) ja teiste keskkonnajuhtimissüsteemide (näiteks ISO14001:2004) alusel võetud meetmetega, eriti menetluste ja kontrolli osas seoses kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandlusega.

Lisaks punktides 1–7 esitatule sisaldab iga seirekava, mille koostavad õhusõidukite käitajad, välja arvatud väikeste heitkoguste tekitajad, kes tahavad kasutada eespool punktis 4 kirjeldatud lihtsustatud meetodit, järgmist:

- 8) kirjeldus, milliste meetoditega teostatakse kütuselarbimise seiret nii õhusõidukite käitajatele kuuluvate kui liisitud õhusõidukite puhul, kaasa arvatud:
 - a) kütuselarbimise arvutamiseks valitud meetod (meetod A või meetod B); kui kõikide õhusõidukitüüpide puhul ei kasutata üht ja sama meetodit, tuleb esitada sellise lähenemisviisi põhjendus, samuti loetelu, millist meetodit kasutatakse millistel tingimustel;
 - b) meetodid pardale võetud ja kütusepaakides oleva kütusekoguse määramiseks, kaasa arvatud valitud määramistasemed, kasutatavate mõõteriistade kirjeldus ja, vastavalt vajadusele, meetodid mõõtmistega seotud teabe salvestamiseks, otsimiseks, edastamiseks ja säilitamiseks;

- c) meetod, millega tagatakse, et kütuse mõõtmiste summaarne mõõtemääramatus vastab valitud määramistaseme nõuetele, viited mõõtesüsteemide kalibreerimistunnistustele, riikide seadustele, tarbijalepingute sätetele või kütusetarnijate täpsusstandarditele;
- 9) tiheduse määramise meetodid, mida kasutatakse pardalevõetava kütusekoguse ja paagis oleva kütusekoguse puhul, kaasa arvatud kasutatavate mõõteriistade kirjeldus või, kui mõõtmine ei ole võimalik, kasutatav standardväärtus ja sellise lähenemisviisi põhjendus;
- 10) iga kütuseliigi puhul kasutatav heitekoefitsient või, asenduskütuste puhul, meetodid heitekoefitsiendi määramiseks, sealhulgas proovivõtu- ja analüüsimeetodid, kasutatavad laborid ja nende akrediteerimine ja/või nende kvaliteeditagamismeetodid.

Lisaks punktides 1–7 esitatule sisaldab iga seirekava, mille koostavad väikeste heitkoguste tekitajad, kes tahavad kasutada eespool punktis 4 kirjeldatud lihtsustatud meetodit, järgmist:

- 11) tõendid, et punktis 4 määratletud väikeste heitkoguste tekitajate künnisväärtusi ei ole ületatud;
- 12) kinnitus, millist punktis 4 kirjeldatud vahendit kasutatakse, kaasa arvatud vahendi kirjeldus.

Pädev asutus võib nõuda õhusõidukite käitajalt, et see esitaks seirekava elektroonilises vormis. Komisjon võib avaldada elektroonilise seirekava standardvormi või failivormingu spetsifikatsiooni. Sel juhul lubab pädev asutus õhusõidukite käitajal kasutada sellist vormi või spetsifikatsiooni, kui pädeva asutuse koostatud vorm nõuab vähemalt samasuguste andmete sisestamist.

7. ARUANDEVORM

Õhusõidukite käitaja kasutab punktis 8 esitatud vormi oma heitkoguste aastaaruande esitamiseks. Pädev asutus võib nõuda õhusõidukite käitajalt, et see esitaks heitkoguste aastaaruande elektroonilises vormis. Komisjon võib avaldada elektroonilise seirekava standardvormi või failivormingu spetsifikatsiooni. Sel juhul lubab pädev asutus õhusõidukite käitajal kasutada sellist vormi või spetsifikatsiooni, kui pädeva asutuse koostatud vorm nõuab vähemalt samasuguste andmete sisestamist.

Heitkogused esitatakse ümardatult CO₂ tonnideks. Heitekoefitsiendid ümardatakse, jättes alles üksnes heite arvutamise ja aruandluse seisukohast olulised numbrid. Lennu jooksul kulutatud kütuse koguse puhul kasutatakse kõiki arvutamise seisukohast olulisi numbreid.

8. HEITKOGUSTE AASTAARUANDE SISU

Iga õhusõiduki käitaja esitab oma heitkoguste aastaaruandes järgmised andmed:

- 1) õhusõidukite käitaja tunnusandmed, mis on esitatud direktiivi 2003/87/EÜ IV lisas, ja kutsung või muud ainulised tähised, mida kasutatakse lennuliikluse juhtimisel, samuti asjakohased kontaktandmed;
- 2) aruande kontrollija nimi ja aadress;
- 3) aruandeaasta;
- 4) viide asjaomasele kinnitatud seirekavale ja selle versiooni number;
- 5) asjakohased muudatused käitamises ja kõrvalekalded kinnitatud seirekavast aruandeperioodi jooksul;
- 6) aruandeperioodil õhusõiduki käitaja poolt direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennutegevuseks kasutatud õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid;
- 7) aruandega hõlmatud lendude üldarv;
- 8) järgmise tabeli 2 kohased andmed;

9) täiendavad kirjed: aruandeaastal kütuses kasutatud biomassi kogus (t või m³) kütuseliikide kaupa.

Tabel 2

Lennutegevuse heitkoguste aastaaruande vorm

Näitaja	Ühikud	Voo allikas			Kokku
		Kütuseliik 1	Kütuseliik 2	Kütuseliik n	
Kütuse nimetus					
Heiteallikad kasutatavate lähtevooliikide järgi (õhusõidukite tüübid):					
Summaarne kütusekulu	t				
Kütuse alumine kütteväärtus (1)	TJ/t				
Kõnealuse kütuse heitekoefitsient	t CO ₂ /t või t CO ₂ /TJ				
Kõigi nimetatud kütusega sooritatud kõnealuste lendude summaarne CO ₂ heide	t CO ₂				
mille puhul lähtekoha liikmesriik on sama kui sihtkoha liikmesriik (riigisisised lennud)	t CO ₂				
kõik ülejäänud lennud (riikidevahelised lennud nii ELi piires kui ka ELi ja EList välja)	t CO ₂				

Summaarne CO₂ heide kõikidel lendudel, mille puhul lähtekoha liikmesriik on sama kui sihtkoha liikmesriik (riigisisised lennud):

Liikmesriik 1	t CO ₂				
Liikmesriik 2	t CO ₂				
Liikmesriik n	t CO ₂				

Summaarne CO₂ heide kõikidel liikmesriikide vahelistel ning liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelistel lendudel (2):

Liikmesriik 1	t CO ₂				
Liikmesriik 2	t CO ₂				
Liikmesriik n	t CO ₂				

Summaarne CO₂ heide kõikidel lendudel, mis saavad liikmesriiki kolmandast riigist (2):

Liikmesriik 1	t CO ₂				
Liikmesriik 2	t CO ₂				
Liikmesriik n	t CO ₂				

(1) Ei kohaldata käesoleva lisa tabelis 1 loetletud kaubanduslike lennutegevuses kasutatavate kütuste puhul.

(2) Summaarne heide ükshaaval iga kolmanda riigi kohta.

Iga õhusõiduki käitaja esitab oma heitkoguste aastaaruande lisana järgmised andmed:

— heitkogus aasta jooksul ja lendude arv aastas lennuväljade paari kohta.

Käitaja võib paluda, et kõnealust lisa käsitletakс konfidentsiaalse teabena.

9. KONTROLLIMINE

Lisaks I lisa punktis 10.4 esitatud kontrollimisnõuetele arvestab kontrollija veel järgmist:

- lendude arvu ja heiteandmete täielikkus võrreldes lennuliiklust käsitlevate andmetega, näiteks Eurocontrol'i andmetega;
- aruandes esitatud andmete ja massi ning tasakaalu käsitlevate dokumentide vaheline vastavus;
- kütuse kogukulu andmete ja lennutegevust sooritavale õhusõidukile ostetud või muul viisil hangitud kütuse andmete vaheline vastavus."

C. Lisatakse XV lisa:

„XV LISA

Tegevuspõhised suunised direktiivi 2003/87/EÜ artiklite 3e või 3f kohaldamiseks vajalike lennutegevuse tonnkilomeetriandmete määramiseks

1. SISSEJUHATUS

Käesolevas lisas on esitatud üldised suunised lennutegevuse kui direktiivi 2003/87/EÜ I lisas osutatud tegevusala tonnkilomeetriandmete seire, aruandluse ja kontrollimise kohta.

I lisa kohaldatakse tonnkilomeetriandmete seire, aruandluse ja kontrollimise kohta. Selleks tõlgendatakse viiteid heidetele viidetena tonnkilomeetriandmetele. Tonnkilomeetriandmetele ei kohaldata I lisa punkte 4.1, 4.2, 5.1, 5.3–5.7, 6–7 ja 11–16.

2. RAKENDUSALA JA TÄIELIKKUS

Käesolevas lisas esitatud tegevuspõhiseid suuniseid kasutatakse direktiivi 2003/87/EÜ I lisas hõlmatud lennutegevuse tonnkilomeetriandmete seire ja aruandluse puhul. Arvesse võetakse kõik õhusõidukite käitaja poolt aruandeperioodi jooksul sooritatud lennud, mida hõlmab direktiivi I lisa.

Lennu eest vastutava, direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3 punktis o esitatud määratlusele vastava õhusõidukite käitaja kindlakstegemiseks kasutatakse lennuliikluse juhtimises kasutatavaid kutsungeid. Nimetatud kutsung on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kasutatav tähis lennuplaani lahtris 7 või, kui nimetatud tähis ei ole kättesaadav, õhusõiduki registreerimistähis. Kui õhusõiduki käitaja ei ole tuvastatav, loetakse õhusõiduki käitajaks selle omanikku, välja arvatud juhul, kui viimane tõendab isiku, kes oli õhusõiduki käitaja.

3. SEIREKAVA

Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 3g esitab õhusõidukite käitaja seirekava, milles esitatakse meetmed tonnkilomeetriandmete kogumise ja nendest aruandmise kohta.

Õhusõidukite käitaja esitab oma seirekava pädevale asutusele kinnitamiseks vähemalt neli kuud enne esimese aruandeperioodi algust.

Õhusõidukite käitaja määrab seirekavas kindlaks, millist seiremeetodit kasutatakse iga õhusõidukitüübi korral. Kui õhusõidukite käitaja kavatseb kasutada liisitud õhusõidukit või muud õhusõidukitüüpi, mida ei ole seirekavas sel ajal, kui see esitatakse pädevale asutusele, lisab õhusõidukite käitaja seirekavasse selle meetodi kirjelduse, mida kasutatakse osutatud täiendavate õhusõidukitüüpide seire meetodi kindlaksmääramiseks. Õhusõidukite käitaja tagab, et kord valitud seiremeetodit kasutatakse järjepidevalt.

Erandina I lisa punktist 4.3 sisaldab seirekava järgmist teavet:

- 1) õhusõidukite käitaja nimi, kutsung või muud ainulised tähised, mida kasutatakse lennujuhtimiseks, õhusõidukite käitaja kontaktandmed ja õhusõidukite käitaja määratud vastutava töötaja nimi ja kontaktaadress;
- 2) seirekava versiooni tähis;
- 3) seirekava esitamise ajal käitavate õhusõidukite tüüpide esialgne loetelu ja õhusõidukite arv iga tüübi kohta ning esialgne loetelu täiendavate õhusõidukitüüpide kohta, mida võidakse kasutusele võtta, sealhulgas õhusõidukite arv iga tüübi kohta, kui see on teada;
- 4) kirjeldus, milliseid meetodeid, süsteeme ja vastutusalasid kasutatakse, et tagada seireaasta jooksul kasutatud õhusõidukite loetelu täielikkus, see tähendab, kuidas tagatakse nii käitajale kuuluvate kui ka liisitud õhusõidukite tonnkilomeetriandmete kogumise seire ja aruandluse täielikkus;
- 5) kirjeldus, milliste meetoditega tagatakse, et ainulise tähise alusel käitavate lendude loetelu, liigendatud lennuväljade paari järgi, oleks täielik, ja milliste meetoditega määratakse kindlaks, kas lennud on hõlmatud direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga, tagades seejuures täielikkuse ja vältides kahekordset loendamist;
- 6) andmete saamise ja töötlemise menetluste ja I lisa punkti 10.3 kohase kontrollimise menetluste kirjeldus;
- 7) vajaduse korral teave asjakohaste seoste kohta kvaliteedijuhtimise süsteemi menetlustega, eelkõige tonnkilomeetriandmete kogumise seire ja aruandluse seisukohast oluliste menetlustega;
- 8) lennu tonnkilomeetriandmete määramismeetodite kirjeldus, sealhulgas:
 - a) lennuväljade paari kuuluvate lennuväljade vahemaa määramise ja salvestamise menetlused, asjaomased vastutusalaad, andmeallikad ja arvutusvalemid;
 - b) kas kasutatakse reisija standardmassi 100 kg (1. määramistasand) või reisijate massi õhusõiduki massi ja tasakaalu käsitlevatest dokumentidest (2. määramistasand). 2. määramistasandi puhul esitatakse reisijate massi määramise meetodi kirjeldus;
 - c) lasti ja posti massi määramise meetodite kirjeldus;
 - d) vajaduse korral kirjeldatakse mõõteseadmeid, mida kasutatakse reisijate, lasti ja posti massi määramiseks.

Pädev asutus võib nõuda õhusõidukite käitajalt, et see esitaks seirekava elektroonilises vormis. Komisjon võib avaldada elektroonilise seirekava standardvormi või failivormingu spetsifikatsiooni. Sel juhul lubab pädev asutus õhusõidukite käitajal kasutada sellist vormi või spetsifikatsiooni, kui pädeva asutuse koostatud vorm nõuab vähemalt samasuguste andmete sisestamist.

4. MEETODID TONNKILOMETRIANDMETE ARVUTAMISEKS

4.1. VALEM ARVUTUSTEKS

Õhusõidukite operaator kogub tonnkilomeetriandmeid ja esitab need, tuginedes arvutus põhisele meetodile. Tonnkilomeetriandmete arvutus toimub järgmise valemi järgi:

$$\text{tonnkilomeetrid (t km)} = \text{vahemaa (km)} \times \text{kasulik koormus (t)}$$

4.2. VAHEMAA

Vahemaa arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

$$\text{vahemaa [km]} = \text{vahemaa mööda suurringjoont [km]} + 95 \text{ km}$$

Vahemaa mööda suurringjoont on lühim vahemaa Maa pinnal asuva kahe punkti vahel, mida lähendatakse, kasutades Chicago konventsiooni (WGS 84) 15. lisa punktis 3.7.1.1 viidatud süsteemi.

Lennuväljade laius- ja pikkuskraadid võetakse kas lennuvälja asukohaandmetest, mis on avaldatud aeronavigatsioonilise teabe kogumikes vastavalt Chicago konventsiooni 15. lisale või muudest allikatest, kasutades selliseid aeronavigatsioonilise teabe kogumikes avaldatud andmeid.

Võib kasutada ka arvutiprogrammiga või kolmanda osalise poolt arvutatud vahemaid, kui arvutusmeetod põhineb eespool esitatud valemitel ja aeronavigatsioonilise teabe kogumikes esitatud andmetel.

4.3. KASULIK KOORMUS

Kasulik koormus arvutatakse järgmise valemiga:

kasulik koormus (t) = lasti ja posti kaal (t) + reisijate ja registreeritud pagasi mass (t)

4.3.1. LASTI JA POSTI MASS

Kasuliku koormuse arvutamiseks kasutatakse asjaomaste lendude jaoks massi ja tasakaalu dokumentides esitatud tegelikku või standardmassi. Õhusõidukite käitajad, kellelt ei nõuta massi ja tasakaalu dokumentide pidamist, esitavad sobiva meetodi lasti ja posti massi määramiseks seirekavas, mille nad esitavad kinnitamiseks pädevale asutusele.

Tegeliku lasti ja posti massi arvutamisel ei arvestata kasuliku koormuse hulka mitte kuuluvate konteinerite või kaubaaluste massi ega eksploatatsioonimassi.

4.3.2. REISIJATE JA REGISTREERITUD PAGASI MASS

Õhusõidukite käitajad võivad kohaldada üht või kaht erinevat määramistasandit reisijate massi arvutamiseks. Reisijate ja registreeritud pagasi massi määramiseks võib õhusõidukite käitaja valida miinimumlahendusena 1. määramistaseme. Ühel ja samal kauplemisperioodil kohaldatakse valitud määramistasandit kõikidele lendudele.

1. määramistasand

Iga reisija ja tema registreeritud pagasi korral kasutatakse vaikeväärtust 100 kg.

2. määramistasand

Kasutatakse iga lennu massi ja tasakaalu käsitlevatest dokumentidest leitavat reisijate ja registreeritud pagasi massi.

5. MÕÕTEMÄÄRAMATUSE HINDAMINE

Õhusõidukite käitaja peab tonnkilomeetriandmete arvutamisel teadma mõõtemääramatuse peamisi allikaid. Tonnkilomeetriandmete määramise meetodi puhul ei nõuta I lisa punktis 7 esitatud mõõtemääramatuse üksikasjalikku analüüsi.

Õhusõidukite käitaja viib korrapäraselt läbi vajalikke kontrolle vastavalt I lisa punktidele 10.2 ja 10.3 ning võtab kohe parandusmeetmed vastavalt punktile 10.3.5, kui ta täheldab kõrvalekaldumisi.

6. ARUANDLUS

Tonnkilomeetrite aruandlust nõutakse seoses direktiivi 2003/87/EÜ artiklite 3e ja 3f kohaste taotlustega üksnes kõnealuses direktiivis ettenähtud seireaastate kohta.

Õhusõidukite käitaja kasutab punktis 7 esitatud vormi oma tonnkilomeetriandmete aastaaruande esitamiseks. Pädev asutus võib nõuda õhusõidukite käitajalt, et see esitaks tonnkilomeetriandmete aastaaruande elektroonilises vormis. Komisjon võib avaldada elektroonilise seirekava standardvormi või failivormingu spetsifikatsiooni. Sel juhul lubab pädev asutus õhusõidukite käitajal kasutada sellist vormi või spetsifikatsiooni, kui pädeva asutuse koostatud vorm nõuab vähemalt samasuguste andmete sisestamist.

Tonnkilomeetrid esitatakse täisarvuni ümardatult (t km). Kõikide lennu andmete arvutamisel kasutatakse kõiki arvutamise seisukohast olulisi numbreid.

7. TONNKILOMEETRIANDMETE ARUANDE SISU

Iga õhusõiduki käitaja esitab tonnkilomeetriandmete aruandes järgmised andmed:

- 1) õhusõidukite käitaja tunnusandmed, mis on esitatud direktiivi 2003/87/EÜ IV lisas, ja kutsung või muu ainuline tähis, mida kasutatakse lennuliikluse juhtimisel, samuti asjakohased kontaktandmed;
- 2) aruande kontrollija nimi ja aadress;
- 3) aruandeaasta;
- 4) viide asjaomasele kinnitatud seirekavale ja selle versiooni number;
- 5) asjakohased muudatused käitamises ja kõrvalekalded kinnitatud seirekavast aruandeperioodi jooksul;
- 6) aruandeperioodil õhusõiduki käitaja poolt direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennutegevuseks kasutatud õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid;
- 7) valitud meetod reisijate ja registreeritud pagasi, samuti lasti ja posti massi arvutamiseks;
- (8) kõikide aruandega seotud aasta jooksul teostatud lendude, mis kuuluvad I lisas loetletud lennutegevuse alla, reisijakilomeetrite ja tonnkilomeetrite koguarv;
- 9) iga lennuväljade paari jaoks: Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kasutatav tähis kõnealuse kahe lennuvälja jaoks, vahemaa (= vahemaa mööda suurringjoont + 95 km) (km), lendude koguarv kahe lennuvälja vahel aruandeperioodil, kahe lennuvälja vahel transporditud reisijate ja registreeritud pagasi kogumass (t) aruandeperioodil, reisijate koguarv aruandeperioodil, reisijakilomeetrite koguarv kahe lennuvälja kohta aruandeperioodil, lasti ja posti kogumass (t) kahe lennuvälja kohta aruandeperioodil, tonnkilomeetrite koguarv kahe lennuvälja kohta aruandeperioodil (t km).

8. KONTROLLIMINE

Lisaks I lisa punktis 10.4 esitatud kontrollimisnõuetele arvestab kontrollija veel järgmist:

- lendude arvu ja tonnkilomeetriandmete täielikkus võrreldes lennuliiklust käsitlevate andmetega, näiteks Euro-controli andmetega, et teha kindlaks, et käitaja aruandes on esitatud üksnes arvessevõetavad lennud;
- aruandes esitatud andmete ja massi ning tasakaalu käsitlevate dokumentide vaheline vastavus.

Tonnkilomeetriandmete puhul on olulisustase 5 %."
