

II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2009 m. balandžio 16 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2007/589/EB, kad būtų įtrauktos aviacijos išmetamųjų teršalų ir tonkilometrų apskaitos ir ataskaitų teikimo gairės

(pranešta dokumentu Nr. C(2009) 2887)

(Tekstas svarbusEEE)

(2009/339/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB, nustatančią šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 96/61/EB⁽¹⁾, ypač į jos 14 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

- (1) Pagal 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/101/EB, iš dalies keičiančią Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys⁽²⁾, aviacijos veiklos rūšys įtrauktos į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje.
- (2) Pagal Direktyvos 2003/87/EB 14 straipsnio 1 dalį Komisija turėtų patvirtinti aviacijos išmetamųjų teršalų apskaitos ir ataskaitų teikimo gaires, taip pat aviacijos veiklos rūšių tonkilometrų duomenų apskaitos ir ataskaitų teikimo teikiant paraiškas pagal minėtos direktyvos 3e arba 3f straipsnį gaires.
- (3) Administruojanti valstybė narė užtikrina, kad kiekvienas orlaivio naudotojas pateiktų tos valstybės narės kompetentingai institucijai apskaitos planus, kuriuose nustatytos per metus išmetamųjų teršalų apskaitos ir ataskaitų teikimo priemonės, ir, paraiškos skirti nemokamus leidimus tikslu, tonkilometrų duomenis ir kad tokius planus

patvirtintų kompetentinga institucija, vadovaudamasi pagal tos direktyvos 14 straipsnio 1 dalį patvirtintomis gairėmis.

- (4) Todėl atitinkamai reikia iš dalies pakeisti 2007 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimą 2007/589/EB, nustatantį šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo apskaitos ir ataskaitų teikimo gaires vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB⁽³⁾.

- (5) Šiame sprendime nustatytos priemonės atitinka Klimato kaitos komiteto, minimo Direktyvos 2003/87/EB 23 straipsnyje, nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Sprendimas 2007/589/EB iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo, vykdamant Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytas veiklos rūšis ir pagal tos direktyvos 24 straipsnio 1 dalį įtrauktas veiklos rūšis, apskaitos ir ataskaitų teikimo gairės išdėstytos šio

⁽¹⁾ OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

⁽²⁾ OL L 8, 2009 1 13, p. 3.

⁽³⁾ OL L 229, 2007 8 31, p. 1.

sprendimo I–XIV prieduose. Aviacijos veiklos tonkilometrių duomenų apskaitos ir ataskaitų teikimo teikiant paraišką pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e arba 3f straipsnį gairės išdėstytos XV priede.

Šios gairės grindžiamos minėtos direktyvos IV priede išdėstytais principais.“

2. Į priedų lentelę įrašoma:

„XIV priedas. Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytų aviacijos veiklos rūšių išmetamųjų teršalų nustatymo gairės

XV priedas. Aviacijos veiklos rūšių tonkilometrių duomenų apskaitos ir ataskaitų teikimo teikiant paraišką pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e arba 3f straipsnį gairės“.

3. I priedas iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta šio sprendimo priedo A dalyje.

4. Pridedamas šio sprendimo priedo B dalyje pateiktas XIV priedas.

5. Pridedamas šio sprendimo priedo C dalyje pateiktas XV priedas.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 2009 m. balandžio 16 d.

Komisijos vardu

Stavros DIMAS

Komisijos narys

PRIEDAS

A. I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) 1 skirsnyje žodžiai „II–XI prieduose“ pakeičiami žodžiais „II–XI ir XIII–XV prieduose“.

2) 2 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) Įžanginė dalis pakeičiama taip:

„Šiame priede ir II–XV prieduose vartojamos Direktyvos 2003/87/EB sąvokų apibrėžtys. Tačiau šiame priede „veiklos vykdytojas“ – reiškia operatorių, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87/EB 3 straipsnio f punkte, ir orlaivio naudotoją, kaip nurodyta to straipsnio o punkte.“.

b) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) c punktas pakeičiamas taip:

„c) taršos šaltinis – tai įrenginio vieta ar procesas, kurį galima atskirai išskirti ir iš kurio į atmosferą išmetamos atitinkamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, arba, aviacijos veiklos atveju, pavienis orlaivis;“;

ii) e punktas pakeičiamas taip:

„e) apskaitos metodika – tai metodika, kurią veiklos vykdytojas arba orlaivio naudotojas taiko konkretaus įrenginio ar aviacijos veiklos išmetamo ŠESD kiekiui nustatyti;“;

iii) f punkte žodis „įrenginio“ pakeičiamas žodžiais „įrenginio ar orlaivio naudotojo“;

iv) g punktas pakeičiamas taip:

„g) pakopa – tai tam tikras metodikos, skirtos veiklos duomenims, išmetamųjų teršalų faktoriams, metiniam išmetamųjų teršalų kiekiui, metiniam vidutiniam valandiniam išmetamųjų teršalų kiekiui ir oksidacijos ar konversijos koeficientams, taip pat naudingajai apkrovai nustatyti, elementas;“

v) i punktas pakeičiamas taip:

„i) ataskaitinis laikotarpis – tai vieneri kalendoriniai metai, per kuriuos turi būti apskaitomas ir ataskaitose pateikiamas išmestas ŠESD kiekis arba tonkilometrų duomenys;“

vi) j punkto pabaigoje taškas pakeičiamas taip:

„; aviacijos veiklos atveju prekybos laikotarpis yra minėtos direktyvos 3c straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytas laikotarpis.“;

c) 2 dalyje h punktas pakeičiamas taip:

„h) komercinis standartinis kuras – tai tokios tarptautiniu mastu standartizuotos komercinio kuro rūšys, kurios 95 % patikimumu atitinka ± 1 % tikslumu nustatytą jų šilumingumą, įskaitant gazolį, lengvąjį kurą, gazoliną (benziną), žibalą, etaną, propaną, butaną, reaktyvinį žibalą (JET A1 arba JET A), reaktyvinį gazoliną (benziną) (JET B) ir aviacinį gazoliną (benziną) (AvGas).“;

d) 4 dalis iš dalies keičiama taip:

i) paskutinis a punkto sakinys pakeičiamas taip:

„Jei apie įrenginį ar orlaivio naudotoją anksčiau nebuvo pranešama, atskaitai taikomi tipinių įrenginių ar orlaivių naudotojų, vykdančių tos pačios ar panašios rūšies veiklą, duomenys, perskaičiuoti atitinkamai pagal našumą.“;

ii) c punktas pakeičiamas taip:

„c) smulkieji sukėlikai – tai grupė veiklos vykdytojo pasirinktų šalutinių sukėliklių, kurie kartu degindami iškastinį kurą išmeta ne daugiau kaip 1 kilotoną CO₂ per metus arba sudaro mažiau kaip 2 % (bendras didžiausias kiekis – 20 kilotonų deginant iškastinį kurą išmetamo CO₂ per metus) bendro to įrenginio ar orlaivio naudotojo per metus išmetamo CO₂ kiekio, neatėmus perduoto CO₂ kiekio (taikoma didesnė vertė pagal absoliutinį išmetamą ŠESD kiekį);“;

iii) e punktas pakeičiamas taip:

„e) šalutiniai sukėlikai – tai grupė veiklos vykdytojo pasirinktų mažų sukėliklių, kurie kartu degindami iškastinį kurą išmeta ne daugiau kaip 5 kilotonas CO₂ per metus arba sudaro mažiau kaip 10 % (bendras didžiausias kiekis – 100 kilotonų deginant iškastinį kurą išmetamo CO₂ per metus) bendro to įrenginio ar orlaivio naudotojo per metus išmetamo CO₂ kiekio, neatėmus perduoto CO₂ kiekio (taikoma didesnė vertė pagal absoliutų išmetamą ŠESD kiekį);“;

e) 5 dalis iš dalies keičiama taip:

i) e punktas pakeičiamas taip:

„e) priimtinas užtikrinimas – tai aukštas, nors neabsoliutus užtikrinimo lygis, išreikštas patikros išvadoje, jei tikrintoje išmetamų medžiagų ataskaitoje nėra esminių neteisingų pareiškimų arba įranga ar orlaivio naudotojas neturi esminių trūkumų;“;

ii) g punktas pakeičiamas taip:

„g) užtikrinimo lygis – tai, kiek tikrintojas yra užtikrintas patikros išvadomis, kad buvo įrodyta ar neįrodyta, jog visoje apie įrenginį ar orlaivio naudotoją praneštoje informacijoje nėra esminių neteisingų pareiškimų;“;

iii) 5 dalyje h ir i punktai pakeičiami taip:

„h) trūkumas – tai tyčinis ar netyčinis tikrinamo įrenginio ar orlaivio naudotojo veiksmas ar veiksmo nebuvimas, prieštaraujantis kompetentingos institucijos pagal įrenginio leidimą arba Direktyvos 2003/87/EB 3g straipsnį patvirtinto apskaitos plano reikalavimams;

i) esminis trūkumas reiškia, kad dėl kompetentingos institucijos pagal įrenginio leidimą arba Direktyvos 2003/87/EB 3g straipsnį patvirtinto apskaitos plano reikalavimų nesilaikymo įrenginys arba orlaivio naudotojas gali būti vertinamas kitaip;“;

f) įterpiama tokia 6 pastraipa:

„6. Vartojamos tokios su aviacijos išmetamaisiais teršalais ir tonkilometrių duomenimis susijusios sąvokos:

- a) išvykimo aerodromas – tai aerodromas, kuriame pradedamas skrydis, kuris yra aviacijos veikla, nurodyta Direktyvos 2003/87/EB I priede;
- b) atvykimo aerodromas – tai aerodromas, kuriame baigiamas skrydis, kuris yra aviacijos veikla, nurodyta Direktyvos 2003/87/EB I priede;
- c) aerodromų pora – tokia pora, kurią sudaro išvykimo aerodromas ir atvykimo aerodromas;
- d) masės ir centruotės dokumentai – Čikagos konvencijos 6 priede (Orlaivio veikimas) nustatytų standartų ir rekomenduojamos tvarkos (SARP) tarptautinėse ir nacionalinėse įgyvendinimo priemonėse nurodyti dokumentai (*), įskaitant tai, kas nurodyta Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 (ES-OPS) su pakeitimais, padarytais 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 859/2008, III priedo J podalyje arba lygiavertėse tarptautinėse taisyklėse;
- e) keleiviai – orlaivyje skrydžio metu esantys asmenys, išskyrus igulos narius;
- f) naudingoji apkrova – bendra orlaivyje skrydžio metu esančių krovinių, pašto, keleivių ir bagažo masė;
- g) atstumas – ortodrominis atstumas tarp išvykimo ir atvykimo aerodromų, pridėjus papildomą nekintamą 95 km dėmenį;
- h) tonkilometris – naudingosios apkrovos tona, skraidinama vieną kilometrą.

(*) 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija ir jos priedai.“

3) 3 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) antroje pastraipoje žodis „įrenginio“ pakeičiamas žodžiais „įrenginio ar orlaivio naudotojo“;
- b) penktoji pastraipa pakeičiama taip:

„Tikslumas. Turi būti užtikrinama, kad nustatomas išmetamas ŠESD kiekis sistemingai nebūtų didesnis ar mažesnis už realų išmetamą ŠESD kiekį. Neapibrėžties šaltiniai turi būti nustatyti ir kiek įmanoma sumažinti. Siekiant užtikrinti didžiausią įmanomą išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo ir matavimo tikslumą, turi būti veikama ypač kruopščiai. Veiklos vykdytojas pateikia pagrįstą ataskaitoje pateikiamo išmetamo ŠESD kiekio patikimumo užtikrinimą. Išmetamas ŠESD kiekis nustatomas taikant atitinkamą šiose gairėse išdėstytą apskaitos metodiką. Visa matavimo ar kita bandymų įranga, naudojama apskaitos duomenims pranešti, turi būti tinkamai naudojama, prižiūrima, kalibruojama ir tikrinama. Apskaitos duomenims saugoti ir apdoroti naudojamose skaičiuoklėse ir kitose priemonėse neturi būti klaidų. Išmetamo ŠESD kiekio ataskaitose ir susijusiuose dokumentuose neturi būti esminių neteisingų pareiškimų, parenkant bei pateikiant informaciją vengiama šališkumo ir pateikiama patikima bei suderinta ataskaita apie įrenginio ar orlaivio naudotojo išmetamą ŠESD kiekį.“;

c) šeštojoje dalyje trečiasis sakiny s pakeičiamas taip:

„Pačioje apskaitos metodikoje, vengiant kartojimo ir atsižvelgiant į įrenginyje veikiančias ar orlaivio naudotojo naudojamas sistemas, pateikiami logiški ir paprasti nurodymai veiklos vykdytojui.“

4) 4.1 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) penktoji pastraipa pakeičiama taip:

„Įrenginio ar orlaivio naudotojo apskaitos ir ataskaitų teikimo procesas aprėpia visas susijusias šiltnamio efektą sukeliančias dujas iš visų taršos šaltinių ir (arba) sukėliklių, siejamų su Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytomis įrenginyje ar orlaivio naudotojo vykdomomis veiklos rūšimis, šiltnamio efektą sukeliančias dujas, siejamas su minėtomis veiklos rūšimis, taip pat išlakas dėl veiklos rūšių ir šiltnamio efektą sukeliančias dujas, kurias valstybės narės įtraukia pagal Direktyvos 2003/87/EB 24 straipsnį. Orlaivių naudotojai dar turi užtikrinti, kad būtų dokumentais patvirtintos procedūros, leidžiančios atsekti visus taršos šaltinių pokyčius, kaip antai orlaivio nuoma ar įsigijimas, taip užtikrinant taršos duomenų išsamumą ir išvengiant dvigubo skaičiavimo.“;

b) antrosios pastraipos antrasis sakiny s pakeičiamas taip:

„Todėl leidime arba, aviacijos veiklos atveju, apskaitos plane turi būti išvardyti visi taršos šaltiniai ir sukėlikliai, susiję su Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytomis veiklos rūšimis, kurie turi būti apskaitomi ir apie kuriuos turi būti teikiamos ataskaitos.“;

c) trečioji pastraipa pakeičiama taip:

„Vežimui naudojamų transporto priemonių vidaus degimo variklių išmetamos ŠESD nėra įtraukiamos į įrenginių išmetamo ŠESD kiekio sąmatas.“;

5) 4.2 skirsnio pirmasis sakiny s pakeičiamas taip:

„Direktyvos 2003/87/EB IV priede įrenginio išmetamą ŠESD kiekį leidžiama nustatyti pasirinktinai taikant:“.

6) 4.3 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pirmojoje pastraipoje įterpiamas toks sakiny s:

„Pagal minėtos direktyvos 3g straipsnį orlaivių naudotojai pateikia kompetentingai institucijai apskaitos planą, kuriame nustatomos išmetamųjų teršalų ir tonkilometrų apskaitos ir ataskaitų teikimo priemonės.“;

b) trečioji pastraipa pakeičiama taip:

„Kompetentinga institucija prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui tvirtina veiklos vykdytojo parengtą apskaitos planą, kuris iš naujo tvirtinamas padarius kurį nors iš toliau išvardytų įrenginiui ar orlaivio naudotojo taikomos apskaitos metodikos pakeitimų. Kai tai reikalaujama konkrečiai veiklos rūšiai skirtame priede, apskaitos planas turi būti teikiamas iki nustatytos dienos ir naudojant standartinį šabloną.“;

7) 5 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5.1 skirsnio trečioji pastraipa antrašte „Degimo metu išsiskiriančios ŠESD“ pakeičiama taip:

„Veiklos duomenys turi būti grindžiami sunaudojamu kuro kiekiu. Jei šiose gairėse nenurodyta kitaip, sunaudojamas kuro kiekis išreiškiamas kaip energijos kiekis TJ. Laikoma, kad tam tikrų konkrečių veiklos rūšių atveju vartoti grynojo šilumingumo dydį nebūtina, jei konkrečiai veiklai taikomuose prieduose nurodyta, kad tokiu pačiu tikslumo lygiu galima taikyti išmetamųjų teršalų faktorius, išreikštus t CO₂ tonai kuro. Jei šiose gairėse nenurodyta kitaip, išmetamųjų teršalų faktorius išreiškiamas kaip t CO₂/TJ. Naudojant kurą, ne visa kure esanti anglis oksiduojasi ir virsta CO₂. Nevisiška oksidacija atsiranda dėl degimo proceso sutrikimų, dėl kurių dalis anglies nesudega arba oksiduojasi iš dalies ir virsta suodžiais ar pelenais. Į nesusioksidavusią anglį atsižvelgiama nustatant oksidacijos koeficientą, kuris turi būti išreiškiamas trupmena. Oksidacijos koeficientas išreiškiamas kaip vieneto dalis. Gaunama tokia skaičiavimo formulė:“;

- b) 5.2 skirsnio pirmasis sakiny pakeičiamas taip:

„II–XI ir XIV–XV prieduose išdėstytose konkrečiai veiklai taikomose gairėse yra pateiktos konkrečios metodikos šiems kintamiesiems rodikliams nustatyti: veiklos duomenims (kuriuos sudaro du kintamieji: kuro (medžiagos) srautas ir grynasis šilumingumas), išmetamųjų teršalų faktoriams, sudėties duomenims, oksidacijos ir konversijos koeficientams ir naudingajai apkrovai.“;

- c) 5.3 skirsnio antraštė pakeičiama taip:

„5.3. STACIONARIŲ ĮRENGINIŲ ATSARGINĖS PRIEMONĖS METODAI“;

- d) 5.4 skirsnio antraštė pakeičiama taip:

„5.4. STACIONARIŲ ĮRENGINIŲ VEIKLOS DUOMENYS“;

- e) 5.5 skirsnio antroji dalis pakeičiamas taip:

„Kad būtų kuo didesnis skaidrumas ir darna su nacionaline ŠESD apskaita, degimo metu išmetamoms ŠESD taikyti $t \text{ CO}_2/t$, o ne $t \text{ CO}_2/TJ$ išreikšiamą išmetamųjų teršalų faktorių leidžiama tik tais atvejais, kai priešingu atveju nepagrįstai padidėtų veiklos vykdytojo sąnaudos ir tais atvejais, kurie apibrėžti šių gairių prieduose, taikomuose konkrečiai veiklai.“

- 8) 6 skyriaus antraštė pakeičiama taip:

„6) STACIONARIŲ ĮRENGINIŲ MATAVIMU GRINDŽIAMA METODIKA“.

- 9) 7.1 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) antroji pastraipa pakeičiama taip:

„Taikant skaičiavimu grindžiamą metodiką pagal 5.2 skirsnio nuostatas, kompetentinga institucija jau bus patvirtinusi kiekvieno įrenginio sukėlėjo pakopų derinį ir patvirtinusi visą kitą išsamią minėto įrenginio apskaitos metodikos medžiagą, kaip nurodyta įrenginio leidime arba, aviacijos veiklos atveju, orlaivio naudotojo apskaitos plane. Taip kompetentinga institucija leidžia neapibrėžtį, kuri tiesiogiai atsiranda teisingai taikant patvirtintą apskaitos metodiką, o šis patvirtinimas nurodomas leidimo turinyje arba, aviacijos veiklos atveju, orlaivio naudotojo apskaitos plano turinyje. Pakopų derinio nurodymas išmetamo ŠESD kiekio ataskaitoje atitinka Direktyvoje 2003/87/EB reikalaujamą pranešimą apie neapibrėžtį. Taigi, jei taikoma skaičiavimu grindžiama metodika, papildomai pranešti apie neapibrėžtį nereikalaujama.“;

- b) penktosios pastraipos pirmasis sakiny pakeičiamas taip:

„Visais kitais atvejais veiklos vykdytojas pateikia raštišką kiekvieno šaltinio veiklos duomenų nustatymo neapibrėžties lygio įrodymą, kad įrodytų, jog laikosi šių gairių II–XI ir XIV–XV prieduose nustatytą neapibrėžties ribinių verčių.“;

- 10) 8 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) pirmoji pastraipa pakeičiama taip:

„Direktyvos 2003/87/EB IV priede nustatyti įrenginių ir orlaivių naudotojų ataskaitoms keliami reikalavimai. Rengiant kiekybinių duomenų ataskaitas vadovaujamosi šio priedo 14 skirsnyje nurodyta ataskaitų forma, jei ES Komisija dar nėra paskelbusi lygiavertio elektroninio metinės ataskaitos standartinio protokolo. Jei ataskaitos teikimo forma nustatyta konkrečiai veiklai taikomame priede, ataskaita teikiama tokios formos ir joje pateikiama reikalaujama informacija.“;

b) vienuoliktoji pastraipa pakeičiama taip:

„Siekiant užtikrinti, kad vadovaujantis Direktyva 2003/87/EB teikiami duomenys, vadovaujantis JT Bendrąja klimato kaitos konvencija valstybių narių teikiami duomenys ir kitų išmetamo ŠESD kiekio duomenys, teikiami Europos išmetamųjų ŠESD registrui (EPRT), būtų nuoseklūs, kiekviena įrenginio ar orlaivio naudotojo vykdoma veikla žymima taikant toliau nurodytų dviejų ataskaitų sistemų kodus:“.

11) 9 skyrius iš dalies keičiamas taip:

a) pirmoji ir antroji pastraipos pakeičiamos taip:

„Veiklos vykdytojas dokumentuoja ir archyve saugo iš visų taršos šaltinių ir (arba) sukėliklių, siejamų su Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytomis veiklos rūšimis, įrenginio ar orlaivio naudotojo išmetamo ŠESD kiekio apskaitos duomenis.

Dokumentuotų ir archyve saugomų apskaitos duomenų turi pakakti metinės įrenginio ar orlaivio naudotojo išmetamo ŠESD kiekio ataskaitos, veiklos vykdytojo pateiktos vadovaujantis Direktyvos 2003/87/EB 14 straipsnio 3 dalimi, patikrai atlikti pagal tos direktyvos V priede išdėstytus kriterijus.“;

b) ketvirtojoje dalyje žodžiai „įrenginio veiklos vykdytojas“ pakeičiami žodžiais „veiklos vykdytojas“;

c) penktosios pastraipos penktoji įtrauka pakeičiama taip:

„— įrenginio ar orlaivio naudotojo ir jo sukėliklių veiklos duomenų rinkimo proceso dokumentus;“;

d) 9 skirsnio gale įterpiama tokia pastraipa:

„Aviacijos veiklos atveju saugoma ši papildoma informacija:

— turimų ir išsinuomotų orlaivių sąrašas ir būtini tokio sąrašo išsamumo įrodymai,

— skrydžių per kiekvieną ataskaitinį laikotarpį sąrašas ir būtini tokio sąrašo išsamumo įrodymai,

— duomenys, naudojami nustatant naudingąją apkrovą ir atstumą per tuos metus, apie kuriuos teikiama tonkilometrių duomenų ataskaita,

— dokumentacija apie metodą, taikomą, kai trūksta duomenų, ir duomenis, naudojamus užpildant susidariusią duomenų spragą.“

12) 10 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 10.3.3 skirsnio trečiojoje pastraipoje žodis „įrenginio“ pakeičiamas žodžiais „įrenginio ar orlaivio naudotojo“;

b) 10.4.1 skirsnio trečioji pastraipa pakeičiama taip:

„Veiklos vykdytojas tikrintojui pateikia ataskaitą apie išmetamas ŠESD, savo patvirtinto apskaitos plano ar planų kopiją ir bet kokią kitą reikiamą informaciją.“;

c) 10.4.2 skirsnio antrosios pastraipos a punkto antroji įtrauka pakeičiama taip:

„— suprasti kiekvieną įrenginio ar orlaivio naudotojo veiklą, taršos šaltinius, įrenginyje ar vykdam orlaivio naudotojo aviacijos veiklą esančius sukėlėjus, veiklos duomenims stebėti ar matuoti naudojamą matavimo įrangą, išmetamųjų teršalų faktorių bei oksidacijos (konversijos) koeficientų kilmę ir taikymą, kitus duomenis, taikytus išmetamoms ŠESD apskaityti ar matuoti, ir aplinką, kurioje veikia įrenginys;“;

d) 10.4.2 skirsnio 3 lentelė pakeičiama tokia lentele:

„3 lentelė

	Svarbos lygis
A ir B kategorijos įrenginiai arba orlaivių naudotojai, kurių metinis išmestas ŠESD kiekis yra 500 kilotonų CO ₂ arba mažesnis	5 %
C kategorijos įrenginiai arba orlaivių naudotojai, kurių metinis išmestas ŠESD kiekis yra didesnis kaip 500 kilotonų CO ₂	2 %“

13) 11 skyrius iš dalies keičiamas taip:

Kuras	Išmetamųjų teršalų faktorius (tCO ₂ /TJ)	Grynasis šilumingumas (TJ/Gg)
	2006 m. TIPK gairės (išskyrus biomasę)	2006 m. TIPK gairės
„Aviacinis gazolinas (benzinas) (AvGas)	70,0	44,3
Reaktyvinis gazolinas (benzinas) (JET B)	70,0	44,3
Reaktyvinis žibalas (JET A1 arba JET A)	71,5	44,1“

14) 13.5.2 skirsnio trečiasis pirmosios pastraipos sakiny pakeičiamas taip:

„Atitinkamos laboratorijos ir tyrimo procedūros išvardijamos apskaitos plane.“

15) 14 skirsnio pirmosios pastraipos pirmasis sakiny pakeičiamas taip:

„Jei kitaip nenurodyta konkrečiai veiklai taikomame priede, ataskaitoms teikti turi būti naudojamos toliau pateiktomis lentelėmis, kurias galima pritaikyti taip, kad atitiktų veiklos rūšių skaičių, įrenginio rūšį, kurą ir apskaitomus procesus.“

16) 15 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 15.1 skirsnio lentelėje 1.A skirsnyje prieš eilutę „4. Kiti sektoriai“ įterpiamos tokios eilutės:

„3. Transportas

a. Civilinė aviacija“

b) 15.1 skirsnyje lentelės skirsnyje „PAPILDOMA INFORMACIJA“ po eilutės „Deginant biomasę išsiskiriantis CO₂“ įterpiama tokia eilutė:

„Tarptautinis bunkerjavimas, aviacija“

B. Įterpiamas toks XIV priedas:

„XIV PRIEDAS

Vykdant Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytų rūšių aviacijos veiklą išmetamo CO₂ apskaitos gairės

1. RIBOS IR IŠSAMUMAS

Šiame priede pateiktomis konkrečiais veiklai taikomomis gairėmis vadovaujamosi apskaitant aviacijos veiklos, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87/EB I priede, išmetamuosius teršalus ir teikiant jų ataskaitas. II priedas dėl kuro deginimo netaikomas mobiliems šaltiniams, pvz., orlaiviams.

Įtraukiami visi į Direktyvos 2003/87/EB I priedą įtraukti ir per ataskaitinį laikotarpį orlaivio naudotojo atliekami skrydžiai. Siekiant identifikuoti už skrydį atsakingą unikalų orlaivio naudotoją, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87/EB 3 straipsnio o punkte, naudojamas oro eismo kontrolės tikslais naudojamas kvietimo ženklas. Kvietimo ženklas – ICAO žymuo, nurodytas skrydžio plano 7 langelyje arba, jei žymens nėra, orlaivio registracijos ženklas. Jei orlaivio naudotojo tapatybė nežinoma, orlaivio naudotoju laikomas orlaivio savininkas, nebent jis kompetentingai institucijai įrodo, kuris kitas asmuo yra orlaivio naudotojas.

2. IŠMETAMO CO₂ KIEKIO NUSTATYMAS

Dėl aviacijos veiklos išmetamas CO₂ kiekis apskaičiuojamas taikant formulę:

išmetamas CO₂ kiekis = sunaudojami degalai * išmetamųjų teršalų faktorius

2.1. METODIKOS PASIRINKIMAS

Orlaivio naudotojas apskaitos plane nurodo kiekvienam orlaivio tipui taikomą apskaitos metodiką. Jei orlaivio naudotojas ketina naudoti išsinuomotus ar kitokių rūšių orlaivius, kurie dar neįtraukti į apskaitos planą tada, kai planas teikiamas kompetentingai institucijai, orlaivio naudotojas įtraukia į apskaitos planą tvarkos, taikomos apibrėžiant tokių papildomų rūšių orlaivių apskaitos metodiką, aprašymą. Orlaivio naudotojas užtikrina, kad pasirinkta apskaitos metodika būtų taikoma sistemingai.

Orlaivio naudotojas apskaitos plane apibrėžia kiekvienos rūšies orlaiviui:

- a) kuri skaičiavimo formulė bus taikoma (A ar B metodas);
- b) duomenų šaltinį, kuris naudojamas nustatant duomenis apie skrydžiui įpiltų degalų atsargas ir bakuose esančius degalus, ir tokių duomenų perdavimo, laikymo ir išrinkimo metodus;
- c) metodą, taikomą nustatant tankį, kai taikytina. Kai naudojamos tankio ir temperatūros atitikties lentelės, orlaivio naudotojas nurodo tokių duomenų šaltinį.

Dėl b ir c punktų, prireikus, dėl ypatingų aplinkybių, pvz., kai degalų tiekėjai negali suteikti visų reikiamų duomenų tam tikrai metodikai taikyti, tokioje taikomos metodikos sąrašė gali būti pateiktas nukrypimų nuo bendros metodikos specifinių aerodromų atveju sąrašas.

2.2. DEGALŲ SUNAUDOJIMAS

Degalų sunaudojimas išreiškiamas kaip sunaudoti degalai masės vienetais (tonomis) per ataskaitinį laikotarpį.

Turi būti apskaitomi kiekvieno skrydžio metu sunaudojami degalai, taip pat turi būti apskaitomi kiekvienos rūšies degalai, įtraukiami pagalbinės jėgainės suvartoti degalai, kaip nustatyta toliau pateiktoje skaičiavimo formulėje. Skrydžiui įpiltų degalų atsargas galima nustatyti vadovaujantis degalų tiekėjo matavimais, patvirtintais kiekvienam skrydžiui skirtų degalų pristatymo dokumentuose ar sąskaitose faktūrose. Arba kitaip, skrydžiui įpiltas kuro atsargas galima nustatyti naudojantis orlaivyje esančiomis matavimo sistemomis. Duomenys paimami iš degalų tiekėjo arba registruojami masės ir centruotės dokumentuose, orlaivio techninės būklės žurnale ar elektroniniu būdu iš orlaivio perduodami orlaivio naudotojui. Bakuose esantys degalai gali būti nustatomi naudojantis orlaivyje esančiomis matavimo sistemomis ar registruojami masės ir centruotės dokumentuose, orlaivio techninės būklės žurnale ar elektroniniu būdu iš orlaivio perduodami orlaivio naudotojui.

Orlaivio naudotojas pasirenka metodą, kurį taikant gaunami išsamiausi ir laiku pateikiami duomenys kartu su mažiausiu neapibrėžtumu ir nepatiriant nepagrįstų sąnaudų.

2.2.1. SKAIČIAVIMO FORMULĖS

Faktinis sunaudojamas degalų kiekis apskaičiuojamas taikant vieną iš šių dviejų metodų:

A METODAS:

Taikoma tokia formulė:

Per kiekvieną skrydį faktiškai sunaudojamas degalų kiekis (tonomis) = degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą skrydžiui (tonomis) – degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą paskesniai skrydžiui (tonomis) + tam paskesniai skrydžiui įpiltų degalų kiekis (tonomis).

Jeigu degalų atsargos nepapildomos skrydžiui ar paskesniai skrydžiui, orlaivio bakuose esantis degalų kiekis nustatomas trinkelį patraukimo metu ruošiantis skrydžiui ar paskesniai skrydžiui. Išskirtiniu atveju, kai orlaivis atlieka kitą veiklą, bet ne skrydį, kaip antai vykstantis kapitalinis techninis aptarnavimas, kuriam reikia ištuštinti bakus, po skrydžio, kurio degalų sunaudojimas apskaitomas, orlaivio naudotojas gali pakeisti skaičius „degalų kiekis orlaivio bakuose, užbaigus degalų atsargų papildymą paskesniai skrydžiui + tam paskesniai skrydžiui įpiltų degalų kiekis“ skaičiais „bakuose likusių degalų kiekis paskesnės orlaivio veiklos pradžioje“, kaip užregistruota techninės būklės žurnaluose.

B METODAS:

Taikoma tokia formulė:

Per kiekvieną skrydį faktiškai sunaudojamas degalų kiekis (tonomis) = orlaivio bakuose likęs degalų kiekis trinkelį uždėjimo metu ankstesnio skrydžio pabaigoje (tonomis) + skrydžiui įpiltų degalų kiekis (tonomis) – bakuose esantis degalų kiekis trinkelį uždėjimo metu skrydžio pabaigoje (tonomis).

Trinkelį uždėjimo momentas gali būti laikomas lygiaverčiu variklio išjungimo momentui. Kai orlaivis neatliks skrydžio prieš skrydį, kurio degalų sunaudojimas matuojamas, kiekvienos ankstesnės orlaivio veiklos pabaigoje orlaivio naudotojai gali nurodyti orlaivio bakuose likusį degalų kiekį, užregistruotą techninės būklės žurnaluose, o ne „bakuose esantį degalų kiekis trinkelį uždėjimo metu skrydžio pabaigoje“.

2.2.2. KIEKIO NUSTATYMO REIKALAVIMAI

1 pakopa

Degalų sunaudojimas per ataskaitinį laikotarpį nustatomas ne didesne kaip $\pm 5\%$ neapibrėžtimi.

2 pakopa

Degalų sunaudojimas per ataskaitinį laikotarpį nustatomas ne didesne kaip $\pm 2,5\%$ neapibrėžtimi.

Orlaivių naudotojai, kurių pateiktas vidutinis metinis išmestas ŠESD kiekis per ankstesnį prekybos laikotarpį (arba to kiekio įvertis ar planas su atsarga, jei pateikiamų duomenų apie išmetamą kiekį nebeturima arba jie nebetaikomi) yra lygus 50 kilotonų arba mažesnis deginant iškastinį kurą išsiskiriančio CO₂, pagrindiniams sukėlėjams taiko bent 1 pakopą. Visi kiti orlaivių naudotojai pagrindiniams sukėlėjams taiko 2 pakopą.

2.2.3. DEGALŲ TANKIS

Jei įpiltų degalų kiekis ar bakuose likęs degalų kiekis nustatomas tūrio vienetais (litrais ar m³), orlaivio naudotojas konvertuoja šį kiekį iš tūrio į masę naudodamas faktinius tankio dydžius. Faktinis tankis – tankis, išreikštas kg/litre ir nustatomas esant taikomai tam tikro matavimo temperatūrai. Jei negalima naudoti orlaivyje esančių matavimo sistemų, faktinis tankis bus tas, kurį degalų įpylimo metu išmatuoja ir į degalų sąskaitą faktūrą ar pristatymo dokumentą įrašo degalų tiekėjas. Jei tokios informacijos nėra, faktinis tankis nustatomas iš degalų temperatūros įpylimo metu, kurią nurodo degalų tiekėjas ar kuri nustatyta aerodromui, kuriame degalai įpilami, naudojantis standartinėmis tankio ir temperatūros atitikties lentelėmis. Tik tais atvejais, kai kompetentingai institucijai įrodoma, kad faktinių dydžių nėra, taikomas standartinis 0,8 kg/litre tankio koeficientas.

2.3. IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ FAKTORIUS

Kiekvienai aviacinių degalų rūšiai taikomi etaloniniai faktoriai, išreikšti kaip t CO₂/t kuro, remiantis grynojo šilumingumo etaloninėmis vertėmis ir išmetamųjų teršalų faktoriais, kurie nurodyti I priedo 11 skirsnyje:

1 lentelė.

Aviacinių degalų išmetamųjų teršalų faktoriai

Degalai	Išmetamųjų teršalų faktorius (tCO ₂ /tkuro)
Aviacinis gazolinas (benzinas) (AvGas)	3,10
Reaktyvinis gazolinas (benzinas) (JET B)	3,10
Reaktyvinis žibalas (JET A1 arba JET A)	3,15

Ataskaitų teikimo tikslais šis metodas laikomas 1 pakopa.

Tuo atveju, jei degalai yra alternatyvūs ir jiems nenustatytos etaloninės vertės, veiklai būdingi išmetamųjų teršalų faktoriai nustatomi taip, kaip nurodyta I priedo 5.5 ir 13 skirsniuose. Tokiais atvejais grynojo šilumingumo vertė nustatoma ir pateikiama kaip papildoma informacija. Jei alternatyviuose degaluose yra biomasės, taikomi biomasės turinio apskaitos ir ataskaitų teikimo reikalavimai, nustatyti I priede.

Komercinio kuro atveju išmetamųjų teršalų faktorius ar anglies kiekis, kuriuo jis pagrįstas, biomasės kiekis ir grynojo šilumingumo vertė gali būti paimti iš tam tikrų degalų pirkimo dokumentų, kuriuos pateikia degalų tiekėjas, jei tai daroma laikantis pripažintų tarptautinių standartų.

3. NEAPIBRĖŽTIES VERTINIMAS

Orlaivio naudotojas turi suprasti pagrindinius išmetamo ŠESD kiekio skaičiavimo neapibrėžties šaltinius. Nereikalaujama, kad orlaivių naudotojai atliktų išsamų neapibrėžties vertinimą, kaip nustatyta I priedo 7.1 skirsnyje, jei orlaivio naudotojas identifikuoja neapibrėžties šaltinius ir jų susijusius neapibrėžties lygius. Ši informacija naudojama pasirenkant apskaitos metodiką pagal 2.2 skirsnį.

Jei įpilami degalai nustatomi vien tik pagal sąskaitoje faktūroje nurodytą degalų kiekį ar kitą tinkamą informaciją, kurią suteikia degalų tiekėjas, kaip antai skrydžiui įpilamų degalų pristatymo dokumentus, nereikalaujama daugiau jokių susijusio neapibrėžties lygio įrodymų.

Jei lėktuve esančios sistemos naudojamos matuoti, kiek įpilta kuro, su degalų matavimu susijęs neapibrėžties lygis patvirtinamas kalibravimo sertifikatais. Jei tokių sertifikatų nėra, orlaivių naudotojai:

- pateikia orlaivio gamintojo specifikacijas, kuriose nustatyti lėktuve esančių degalų matavimo sistemų neapibrėžties lygiai, ir

— pateikia įrodymų, kad atlikti įprasti patikrinimai ir įsitikinta, kad kuro matavimo sistemos veikia gerai.

Visų kitų apskaitos metodikos sudedamųjų dalių neapibrėžtis gali būti paremta eksperto išvada su atsarga, atsižvelgiant į skrydžius, apskaičiuotus per ataskaitinį laikotarpį. Atsižvelgti į suvestinį visų matavimo sistemos sudedamųjų dalių poveikį metinių veiklos duomenų neapibrėžčiai nebūtina.

Orlaivio naudotojas reguliariai lygina įpiltą kiekį, kuris nurodytas sąskaitose faktūrose, ir įpiltą kiekį, kurį rodo laive esanti matavimo sistema, ir jei nustatoma nukrypimų, imasi taisomųjų veiksmų pagal 10.3.5 skirsnį.

4. SUPAPRASTINTA TVARKA MAŽAI ŠESD IŠMETANTIEMS SUBJEKTAMS

Orlaivių naudotojai, kurie per tris iš eilės keturių mėnesių laikotarpius atlieka mažiau kaip 243 skrydžius, ir orlaivių naudotojai, dėl kurių skrydžių bendras metinis išmetamųjų teršalų kiekis yra mažesnis kaip 10 000 tonų CO₂ per metus, laikomi mažai ŠESD išmetančiais subjektais.

Orlaivių naudotojai, kurie yra mažai ŠESD išmetantys subjektai, gali apskaičiuoti degalų sunaudojimą Eurokontrolės ar kitos susijusios organizacijos įdiegtomis priemonėmis, kurios gali apdoroti visą svarbią oro eismo informaciją, pvz., Eurokontrolės turimą informaciją. Taikytinos priemonės naudojamos, tik jei jos patvirtintos Komisijos, įskaitant paraišką dėl pataisos koeficientų, kurie kompensuotų bet kuriuos modeliavimo metodų netikslumus.

Orlaivio naudotojas, kuris taiko supaprastintą tvarką ir per ataskaitinį laikotarpį viršija mažai ŠESD išmetantiems subjektams taikomą ribą, praneša apie tai kompetentingai institucijai. Jei orlaivio naudotojas neįrodo kompetentingai institucijai, kad riba nebus viršyta nuo kito ataskaitinio laikotarpio, orlaivio naudotojas atnaujina apskaitos planą, kad atitiktų 2 ir 3 skirsniuose nustatytus apskaitos reikalavimus. Peržiūrėtas apskaitos planas nepagrįstai nedelsiant pateikiamas patvirtinti kompetentingai institucijai.

5. METODAI, TAIKOMI, KAI TRŪKSTA DUOMENŲ

Orlaivio naudotojas imasi visų būtinų veiksmų, kad netrūktų duomenų; tam jis vykdo tinkamą kontrolės veiklą, kaip nurodyta šių gairių I priedo 10.2–10.3 skirsniuose.

Jei kompetentinga institucija, orlaivio naudotojas ar tikrintojas nustato, kad nėra skrydžio, kuriam taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, dalies duomenų, būtinų išmetamiesiems teršalams nustatyti, ir taip yra dėl aplinkybių, kurių orlaivio naudotojas negali valdyti, ir tokių duomenų negalima nustatyti taikant alternatyvų metodą, apibrėžtą apskaitos plane, naudotojas gali apskaičiuoti to skrydžio išmetamuosius teršalus naudodamas 4 skirsnyje minimas priemones. Išmetamųjų teršalų kiekis, kuriam taikomas toks metodas, patikslinamas metinėje išmetamųjų teršalų ataskaitoje.

6. APSKAITOS PLANAS

Orlaivių naudotojai teikia savo apskaitos planą tvirtinti kompetentingai institucijai ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki pirmojo ataskaitinio laikotarpio pradžios.

Kompetentinga institucija užtikrina, kad orlaivio naudotojas peržiūrėtų apskaitos planą prieš kiekvieno prekybos laikotarpio pradžią ir prireikus pateiktų patikslintą apskaitos planą. Po to, kai pateikiamas apskaitos planas, kuriame nurodomi išmetamųjų teršalų kiekiai nuo 2010 m. sausio 1 d., apskaitos planas peržiūrimas prieš prasidedant prekybos laikotarpiui, kurio pradžia – 2013 m.

Atlikdamas tokią apžvalgą orlaivio naudotojas įvertina (taip, kaip reikalauja kompetentinga institucija), ar apskaitos metodiką galima keisti siekiant pagerinti teikiamų duomenų kokybę ir nepatiriant nepagrįstai didelių sąnaudų. Apie siūlomus apskaitos metodikos pakeitimus, jei jų yra, pranešama kompetentingai institucijai. Esminius apskaitos metodikos pakeitimus, dėl kurių reikia atnaujinti apskaitos planą, turi patvirtinti kompetentinga institucija. Esminiai pakeitimai – tai:

- pateikto vidutinio metinio išmesto ŠESD kiekio pakeitimas, dėl kurio orlaivio naudotojas turės taikyti kitokią pakopą, kaip nustatyta 2.2.2 skirsnyje,
- skrydžių skaičiaus ar bendro metinio išmesto ŠESD kiekio pakeitimas, dėl kurio orlaivio naudotojas viršys mažai ŠESD išmetančiais subjektams taikomą ribą, kaip nustatyta 4 skirsnyje,
- esminiai naudojamų degalų rūšies pakeitimai.

Nukrypstant nuo I priedo 4.3 skirsnio, apskaitos plane turi būti tokia informacija:

Apie visus orlaivių naudotojus:

- 1) orlaivio naudotojo identifikacija, kvietimo ženklas arba kitas unikalus žymuo, naudojamas oro eismo kontrolės tikslais, orlaivio naudotojo ir atsakingo asmens, dirbančio orlaivio naudotojui, ryšių duomenys, kontaktinis adresas;
- 2) apskaitos plano versijos identifikavimas;
- 3) apskaitos plano pateikimo metu laivyne esančių orlaivių rūšių pradinis sąrašas ir kiekvienos rūšies orlaivių skaičius, taip pat orientacinis papildomų rūšių orlaivių, kuriuos tikimasi naudoti, sąrašas, įskaitant apskaičiuotą orlaivių skaičių pagal rūšį (kai toks skaičius žinomas), taip pat degalų srautus (degalų rūšis), susijusius su kiekvienos rūšies orlaiviu;
- 4) procedūrų, sistemų ir atsakomybės aprašymas, naudojamas tikrinant taršos šaltinių per apskaitos metus sąrašo išsamumą, t. y. siekiant užtikrinti nuosavų ir išsinuomotų orlaivių išmetamųjų teršalų apskaitos ir ataskaitų išsamumą;
- 5) tvarkos, taikomos tikrinant skrydžių, atliktų pagal unikalų aerodromų poros žymenį, sąrašo išsamumą ir tvarkos, taikomos nustatant, ar skrydžiams taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, aprašymas, siekiant užtikrinti išsamumą ir išvengti dvigubo skaičiavimo;
- 6) duomenų gavimo ir tvarkymo veiklos, taip pat kontrolės veiklos, kokybės kontrolės ir užtikrinimo veiklos, įskaitant matavimo įrangos priežiūrą ir kalibravimą, aprašymas (žr. I priedo 10.3 skirsnį);
- 7) jei reikia, informacija apie svarbias sąsajas su veikla, vykdoma pagal Bendrijos aplinkos vadybos ir audito sistemą (AVAS) bei kitas aplinkos vadybos sistemas (pvz., ISO 14001:2004), ypač dėl tvarkos ir kontrolės, susijusių su šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo apskaita ir ataskaitų teikimu.

Be 1–7 punktų, visų orlaivių naudotojų, išskyrus mažai ŠESD išmetančius subjektus, kurie nori pasinaudoti supaprastinta procedūra, apibrėžta 4 skirsnyje, apskaitos plane turi būti:

- 8) metodų, taikomų apskaitant nuosavų ir išsinuomotų degalų sunaudojimą, aprašymas, įskaitant:
 - a) pasirinktą metodiką (A arba B metodas), taikomą skaičiuojant degalų sunaudojimą; jei tas pats metodas netaikomas visų rūšių orlaiviams, tai reikia pagrįsti, taip pat pateikiamas sąrašas, kuriame nurodyta, kuris metodas taikomas kuriomis sąlygomis;
 - b) įpilamų degalų ir degalų bakuose matavimo tvarką, įskaitant pasirinktas pakopas, naudojamų matavimo prietaisų aprašymą, taip pat su matavimais susijusios informacijos, jei taikoma, įrašymo, išrinkimo, perdavimo ir laikymo tvarką;

- c) tvarką, taikomą užtikrinant, kad bendra degalų matavimo neapibrėžtis atitiks pasirinktos pakopos reikalavimus, atsižvelgiant į matavimo sistemų kalibravimo sertifikatus, nacionalinius įstatymus, klientų sutarčių straipsnius ar degalų tiekėjų tikslumo standartus;
- 9) tankio matavimo tvarka, taikoma įpilant degalus ir degalams bakuose, įskaitant naudojamų matavimo prietaisų aprašymą arba, jei matavimas neįmanomas, naudojamas standartinis dydis ir to pagrindimas;
- 10) išmetamųjų teršalų faktoriai, naudojami kiekvienos rūšies degalams, arba, alternatyvių degalų atveju, metodika, taikoma nustatant išmetamųjų teršalų faktorius, įskaitant mėginių ėmimo būdą, analizės metodus, naudojamų laboratorijų ir jų akreditacijos pati (arba) jų kokybės užtikrinimo tvarkos aprašymą.

Be 1–7 punktų, mažai ŠESD išmetančių subjektų, kurie nori pasinaudoti supaprastinta procedūra, apibrėžta 4 skirsnyje, apskaitos plane turi būti:

- 11) įrodymai, kad laikomasi 4 skirsnyje nustatytų mažai ŠESD išmetantiems subjektams taikomų ribų;
- 12) patvirtinimas, kokia priemonė bus naudojama, kaip aprašyta 4 skirsnyje, įskaitant priemonės aprašymą.

Kompetentinga institucija gali reikalauti, kad orlaivio naudotojas naudotų elektroninį šabloną apskaitos planui pateikti. Komisija gali paskelbti standartizuotą elektroninį šabloną arba laikmenos formato specifikacijas. Tokiu atveju kompetentinga institucija sutinka, kad orlaivio naudotojas naudotų tokį šabloną ar specifikacijas, išskyrus tuos atvejus, kai į kompetentingos institucijos šabloną reikalaujama įrašyti bent jau tokius pat duomenis.

7. ATASKAITŲ FORMA

Orlaivių naudotojai teikdami savo metinių išmetamųjų kiekių ataskaitas naudoja 8 skirsnyje nustatytą formą. Kompetentinga institucija gali reikalauti, kad orlaivio naudotojas naudotų elektroninį šabloną metinių išmetamųjų ŠESD kiekių ataskaitai pateikti. Komisija gali paskelbti standartizuotą elektroninį šabloną arba laikmenos formato specifikacijas. Tokiu atveju kompetentinga institucija sutinka, kad orlaivio naudotojas naudotų tokį šabloną ar specifikacijas, išskyrus tuos atvejus, kai į kompetentingos institucijos šabloną reikalaujama įrašyti bent jau tokius pat duomenis.

Išmetamųjų teršalų kiekiai nurodomi kaip suapvalintos CO₂ tonos. Išmetamųjų teršalų faktoriai suapvalinami ir įtraukiami tik reikšmingi skaičiai išmetamųjų teršalų skaičiavimo ir ataskaitų teikimo tikslais. Skaičiuojant skrydžiui sunaudojamus degalus, naudojami visi reikšmingi skaičiai.

8. METINĖS ŠESD APSKAITOS ATASKAITOS TURINYS

Kiekvienas orlaivio naudotojas į savo metinę ŠESD apskaitos ataskaitą įtraukia tokią informaciją:

- 1) duomenis, pagal kuriuos identifikuojamas orlaivio naudotojas, kaip nustatyta Direktyvos 2003/87/EB IV priede, kvietimo ženklą ar unikalius žymenis, naudojamus oro eismo kontrolės tikslais, taip pat susijusią informaciją ryšiams;
- 2) ataskaitos tikrintojo pavardę ir adresą;
- 3) ataskaitinius metus;
- 4) nuorodą į susijusį tvirtinamą apskaitos planą ir jo versijos numerį;
- 5) susijusius operacijų pakeitimus ir nukrypimus nuo patvirtinto apskaitos plano per ataskaitinį laikotarpį;
- 6) per laikotarpį, kuriam taikoma ataskaita, orlaivio naudotojo veiklai, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, vykdyti naudojamų orlaivių registracijos numerius ir orlaivių rūšis;
- 7) bendrą į ataskaitą įtrauktų skrydžių skaičių;
- 8) duomenis pagal 2 lentelę;

- 9) papildomą informaciją: biomasės, naudojamos kaip kuras, kiekį per ataskaitinius metus (tonomis arba m³) pagal degalų rūšį.

2 lentelė.

Aviacijos veiklos metinės ŠESD apskaitos ataskaitos teikimo forma

Parametras	Vienetai	Sukėlėklis			Iš viso
		1 degalų tipas	2 degalų tipas	n degalų tipas	
Degalų pavadinimas					
Taršos šaltiniai, naudojant kiekvieno tipo sukėlėklis (bendros orlaivių rūšys):					
Bendras degalų sunaudojimas	t				
Degalų grynojo šilumingumo vertė ⁽¹⁾	TJ/t				
Tokių degalų išmetamųjų teršalų faktorius	t CO ₂ /t arba t CO ₂ /TJ				
Visų reikalavimus atitinkančių skrydžių, kuriems naudoti tokie degalai, bendro išmetamo CO ₂ kiekio suma	t CO ₂				
kai išvykimo valstybė narė yra tokia pati kaip ir atvykimo (vidaus skrydžiai)	t CO ₂				
visi kiti skrydžiai (tarptautiniai skrydžiai ES viduje ir už jos ribų)	t CO ₂				

Visų skrydžių, kai išvykimo valstybė narė yra tokia pati kaip ir atvykimo valstybė narė (vidaus skrydžiai), išmetamo CO₂ kiekio suma:

1 valstybė narė	t CO ₂				
2 valstybė narė	t CO ₂				
n valstybė narė	t CO ₂				

Visų skrydžių, kai išvykimo valstybė yra viena valstybė narė, o atvykimo valstybė – kita valstybė narė arba trečioji valstybė, išmetamo CO₂ kiekio suma ⁽²⁾:

1 valstybė narė	t CO ₂				
2 valstybė narė	t CO ₂				
n valstybė narė	t CO ₂				

Visų skrydžių, kai išvykimo valstybė yra trečioji valstybė, o atvykimo valstybė – kiekviena valstybė narė, išmetamo CO₂ kiekio suma ⁽²⁾:

1 valstybė narė	t CO ₂				
2 valstybė narė	t CO ₂				
n valstybė narė	t CO ₂				

⁽¹⁾ Netaikoma šio priedo 1 lentelėje išvardytiems standartiniams komerciniams degalams, naudojamiems aviacijos veiklai.

⁽²⁾ Kiekvienos trečiosios valstybės išmetamųjų teršalų suma nurodoma kiekvienai valstybei atskirai.

Kiekvienas orlaivio naudotojas į metinę ŠESD apskaitos ataskaitą įtraukia tokią informaciją:

— Metinį išmetamo ŠESD kiekį ir skrydžių per metus skaičių pagal aerodromų porą.

Orlaivio naudotojas gali paprašyti šį priedą laikyti konfidencialia informacija.

9. TIKRINIMAS

Be I priedo 10.4 skirsnio nustatytų tikrinimo reikalavimų, tikrintojas atsižvelgia į:

- skrydžio ir išmetamųjų teršalų duomenų išsamumą, palyginti su oro eismo duomenimis, kaip antai surinktais Eurokontrolės,
- pateikiamų duomenų bei masės ir centruotės dokumentų nuoseklumą,
- bendrų degalų sunaudojimo duomenų ir vykdant aviacijos veiklą naudotų orlaiviui pirktų ar kitaip tiekėtų degalų duomenų atitiktį.“

C. Įterpiamas toks XV priedas:

„XV PRIEDAS

Aviacijos veiklos rūšių tonkilometrių duomenų apskaitos ir ataskaitų teikimo teikiant paraišką pagal Direktyvos 2003/87/EB 3e arba 3f straipsnį gairės

1. ĮVADAS

Šiame priede pateikiamos bendrosios Direktyvos 2003/87/EB I priede išvardytų aviacijos veiklos rūšių tonkilometrių duomenų apskaitos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo gairės.

I priedas taikomas tonkilometrių duomenų apskaitai, ataskaitų teikimui ir tikrinimui. Tuo tikslu nuorodos į išmetamuosius teršalus suprantamos kaip nuorodos į tonkilometrių duomenis. I priedo 4.1, 4.2, 5.1, 5.3–5.7, 6–7 ir 11–16 skirsniai netaikomi tonkilometrių duomenims.

2. RIBOS IR IŠSAMUMAS

Šiame priede pateiktomis konkrečiais veiklai taikomomis gairėmis vadovaujamas apskaitant aviacijos veiklos, įtrauktos į Direktyvos 2003/87/EB I priedą, tonkilometrus ir teikiant jų ataskaitas. Įtraukiami visi į minėtos direktyvos I priedą įtraukti ir per ataskaitinį laikotarpį orlaivio naudotojo atliekami skrydžiai.

Siekiant identifikuoti už skrydį atsakingą unikalų orlaivio naudotoją, kaip nurodyta Direktyvos 2003/87/EB 3 straipsnio o punkte, naudojamas oro eismo kontrolės tikslais naudojamas kvietimo ženklas. Kvietimo ženklas – ICAO žymuo, nurodytas skrydžio plano 7 langelyje arba, jei žymens nėra, orlaivio registracijos ženklas. Jei orlaivio naudotojo tapatybė nežinoma, orlaivio naudotoju laikomas orlaivio savininkas, nebent jis nurodo, kuris kitas asmuo yra orlaivio naudotojas.

3. APSKAITOS PLANAS

Pagal Direktyvos 2003/87/EB 3g straipsnį orlaivių naudotojai teikia kompetentingai institucijai apskaitos planą, kuriame nustatomos tonkilometrių apskaitos ir ataskaitų teikimo priemonės.

Orlaivių naudotojai teikia savo apskaitos planą tvirtinti kompetentingai institucijai ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki pirmojo ataskaitinio laikotarpio pradžios.

Orlaivio naudotojas apskaitos plane nurodo kiekvienam orlaivio tipui taikomą apskaitos metodiką. Jei orlaivio naudotojas ketina naudoti išsinuomotus ar kitokių rūšių orlaivius, kurie dar nebuvo įtraukti į apskaitos planą, tada, kai planas buvo teikiamas kompetentingai institucijai, orlaivio naudotojas įtraukia į apskaitos planą tvarkos, taikomos apibrėžiant tokių papildomų rūšių orlaivių apskaitos metodiką, aprašymą. Orlaivio naudotojas užtikrina, kad pasirinkta apskaitos metodika būtų taikoma sistemingai.

Nukrypstant nuo I priedo 4.3 skirsnio, apskaitos plane turi būti tokia informacija:

- 1) orlaivio naudotojo identifikacija, kvietimo ženklas arba kiti unikalūs žymenys, naudojami oro eismo kontrolės tikslais, orlaivio naudotojo ir atsakingo asmens, dirbančio orlaivio naudotojui, ryšių duomenys, kontaktinis adresas;
- 2) apskaitos plano versijos identifikavimas;
- 3) pradinis apskaitos plano pateikimo metu laivyne esančių orlaivių rūšių sąrašas ir kiekvienos rūšies orlaivių tipas, taip pat orientacinis papildomų rūšių orlaivių, kuriuos tikimasi naudoti, sąrašas, įskaitant apskaičiuotą orlaivių skaičių pagal rūšį (kai toks skaičius žinomas);
- 4) procedūrų, sistemų ir atsakomybės aprašymas, naudojamas tikrinant per apskaitos metus naudojamų orlaivių sąrašo išsamumą, t. y. siekiant užtikrinti nuosavų ir išsinuomotų orlaivių tonkilometrų apskaitos ir ataskaitų išsamumą;
- 5) tvarkos, taikomos tikrinant skrydžių, atliktų pagal unikalų aerodromų poros žymenį, sąrašo išsamumą ir tvarkos, taikomos nustatant, ar skrydžiams taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, aprašymas, siekiant užtikrinti išsamumą ir išvengti dvigubo skaičiavimo;
- 6) duomenų gavimo ir tvarkymo veiklos, taip pat kontrolės veiklos aprašymas pagal I priedo 10.3 skirsnį;
- 7) jei reikia, informacija apie svarbias sąsajas su veikla, vykdoma pagal kokybės valdymo sistemą, ypač dėl tvarkos ir kontrolės, susijusių su tonkilometrų duomenų apskaita ir ataskaitų teikimu;
- 8) metodų, taikomų nustatant skrydžio tonkilometrų duomenis, aprašymas, įskaitant:
 - a) kiekvienos aerodromo poros atstumo nustatymo ir registravimo tvarką, atsakomybę, duomenų šaltinius ir apskaičiavimo formulę;
 - b) ar naudojama standartinė 100 kg vienam keleiviui (1 pakopa) masė, ar keleivių masė iš masės ir centruotės dokumentų (2 pakopa). 2 pakopos atveju turi būti pateikiama keleivių masės apskaičiavimo tvarka;
 - c) tvarkos, taikomos nustatant krovinių ir pašto masę, aprašymą;
 - d) matavimo prietaisų, naudojamų matuojant keleivių, krovinių ir pašto masę, aprašymą.

Kompetentinga institucija gali reikalauti, kad orlaivio naudotojas naudotų elektroninį šabloną apskaitos planui pateikti. Komisija gali paskelbti standartizuotą elektroninį šabloną arba laikmenos formato specifikacijas. Tokiu atveju kompetentinga institucija sutinka, kad orlaivio naudotojas naudotų tokį šabloną ar specifikacijas, išskyrus tuos atvejus, kai į kompetentingos institucijos šabloną reikalaujama įrašyti bent jau tokius pat duomenis.

4. TONKILOMETRIŲ DUOMENŲ APSKAIČIAVIMO METODIKA

4.1. SKAIČIAVIMO FORMULĖS

Orlaivių naudotojai, taikydami skaičiavimais pagrįstą metodiką, įtraukia į apskaitą tonkilometrų duomenis ir teikia jų ataskaitas. Tonkilometrų duomenys apskaičiuojami pagal tokią formulę:

$$\text{tonkilometrai (t km)} = \text{atstumas (km)} * \text{naudingoji apkrova (t)}$$

4.2. ATSTUMAS

Atstumas apskaičiuojamas pagal formulę:

$$\text{Atstumas [km]} = \text{ortodrominis atstumas [km]} + 95 \text{ km}$$

Ortodrominis atstumas apibrėžiamas kaip trumpiausias atstumas tarp bet kurių dviejų Žemės paviršiaus taškų, kurie priartinami naudojant Čikagos konvencijos 15 priedo 2.7.1.1 straipsnyje nurodytą sistemą (WGS 84).

Aerodromų ilguma ir platuma paimama iš aerodromo vietovės duomenų, kurie skelbiami aeronautikos informacijos leidiniuose (toliau – AIL) pagal Čikagos konvencijos 15 priedą, arba iš šaltinio, kuris naudojasi tokiais AIL duomenimis.

Taip pat galima naudoti atstumus, kurie apskaičiuojami naudojantis programine įranga arba apskaičiuojami trečiosios šalies, jei tokia skaičiavimo metodika pagrįsta minėta formule ir AIL duomenimis.

4.3. NAUDINGOJI APKROVA

Naudingoji apkrova apskaičiuojama pagal formulę:

Naudingoji apkrova (t) = krovinių ir pašto masė (t) + keleivių ir registruoto bagažo masė (t)

4.3.1. KROVINIŲ IR PAŠTO MASĖ

Apskaičiuojant naudingąją apkrovą naudojama faktinė arba standartinė masė, nurodyta skrydžio masės ir centruotės dokumentuose. Orlaivių naudotojai, kurie neprivalo turėti masės ir centruotės dokumentų, kompetentingai institucijai tvirtinti teikiamame apskaitos plane pasiūlo tinkamą krovinių ir pašto masės nustatymo metodiką.

Į faktinę krovinių ir pašto masę neįskaičiuojamas visų kilnojamųjų platformų ir konteinerių, kurie nėra naudingoji apkrova, taros svoris ir orlaivio svoris.

4.3.2. KELEIVIŲ IR REGISTRUOTO BAGAŽO MASĖ

Keleivių masei nustatyti orlaivių naudotojai gali taikyti vieną iš dviejų pakopų. Keleivių ir registruoto bagažo masei nustatyti orlaivio naudotojas kaip minimumą gali pasirinkti 1 pakopą. Pasirinkta pakopa taikoma visiems skrydžiams visą tą patį prekybos laikotarpį.

1 pakopa

Naudojamas numatytasis kiekvieno keleivio ir jo registruoto bagažo 100 kg svoris.

2 pakopa

Kiekvienam skrydžiui naudojama keleivių ir registruoto bagažo masė, nurodyta masės ir centruotės dokumentuose.

5. NEAPIBRĖŽTIES VERTINIMAS

Orlaivio naudotojas turi suprasti pagrindinius tonkilometrų duomenų skaičiavimo neapibrėžties šaltinius. Tonkilometrų duomenų apskaičiavimo metodikoje nereikalaujama išsamios neapibrėžties analizės, kaip nustatyta I priedo 7 skirsnyje.

Orlaivio naudotojas reguliariai atlieka tinkamą kontrolės veiklą, kaip nustatyta I priedo 10.2 ir 10.3 skirsniuose, ir jei pastebima netikslumų, skubiai imasi taisomųjų veiksmų pagal 10.3.5 skirsnį.

6. ATASKAITŲ TEIKIMAS

Tonkilometrų duomenų ataskaitas teikti reikalaujama teikiant paraiškas pagal minėtos direktyvos 3e arba 3f straipsnį ir tik paraiškose nurodytų apskaitos metų atžvilgiu.

Orlaivių naudotojai teikdami savo tonkilometrų duomenų ataskaitas naudoja 7 skirsnyje nustatytą formą. Kompetentinga institucija gali reikalauti, kad orlaivio naudotojas naudotų elektroninį šabloną tonkilometrų duomenų ataskaitai pateikti. Komisija gali paskelbti standartizuotą elektroninį šabloną arba laikmenos formato specifikacijas. Tokiu atveju kompetentinga institucija sutinka, kad orlaivio naudotojas naudotų tokį šabloną ar specifikacijas, išskyrus tuos atvejus, kai į kompetentingos institucijos šabloną reikalaujama įrašyti bent jau tokius pat duomenis.

Tonkilometrai pateikiami kaip suapvalinti [t km] dydžiai. Skaičiuojant visus skrydžio duomenis naudojami visi reikšmingi skaičiai.

7. TONKILOMETRIŲ DUOMENŲ ATASKAITOS TURINYS

Kiekvienas orlaivio naudotojas į savo tonkilometrų duomenų ataskaitą įtraukia tokią informaciją:

- 1) duomenis, pagal kuriuos identifikuojamas orlaivio naudotojas, kaip nustatyta Direktyvos 2003/87/EB IV priede, kvietimo ženklą ar unikalų žymenį, naudojamą oro eismo kontrolės tikslais, taip pat susijusią informaciją ryšiams;
- 2) ataskaitos tikrintojo pavardę ir adresą;
- 3) ataskaitinius metus;
- 4) nuorodą į susijusį tvirtinamą apskaitos planą ir jo versijos numerį;
- 5) susijusius operacijų pakeitimus ir nukrypimus nuo patvirtinto apskaitos plano per ataskaitinį laikotarpį;
- 6) per laikotarpį, kuriam taikoma ataskaita, orlaivio naudotojo veiklai, kuriai taikomas Direktyvos 2003/87/EB I priedas, vykdyti naudojamų orlaivių registracijos numerius ir orlaivių rūšis;
- 7) pasirinktą keleivių ir registruoto bagažo, taip pat krovinių ir pašto masės skaičiavimo būdą;
- 8) bendrą visų ataskaitoje apžvelgiamais metais atliktų ir I priede išvardytas aviacijos veiklos rūšis atitinkančių skrydžių keleivių kilometrų ir tonkilometrų skaičių;
- 9) apie kiekvieną aerodromo porą nurodoma: abiejų aerodromų ICAO žymuo, atstumas (= ortodrominis atstumas + 95 km) kilometrais, bendras aerodromų poros skrydžių skaičius per ataskaitinį laikotarpį, bendra aerodromų poros keleivių ir registruoto bagažo masė (tonomis) per ataskaitinį laikotarpį, bendras keleivių skaičius per ataskaitinį laikotarpį, bendras aerodromų poros keleivių * kilometrų skaičius, bendra aerodromų poros krovinių ir pašto masė (tonomis) per ataskaitinį laikotarpį, visi aerodromo poros tonkilometrai (t km).

8. TIKRINIMAS

Be I priedo 10.4 skirsnyje nustatytų tikrinimo reikalavimų, tikrintojas atsižvelgia į:

- skrydžio ir tonkilometrų duomenų išsamumą, palyginti su oro eismo duomenimis, kaip antai surinktais Eurokontrolės, siekiant užtikrinti, kad naudotojo ataskaitoje atsižvelgta tik į reikalavimus atitinkančius skrydžius,
- pateikiamų duomenų bei masės ir centruotės dokumentų nuoseklumą.

Tonkilometrų duomenų svarbos lygis – 5 %.“
