

## II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

## LĒMUMI

## KOMISIJA

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 16. aprīlis)

**par Lēmuma 2007/589/EK grozījumiem attiecībā uz pamatnostādņu iekļaušanu par aviācijas darbību rezultātā radīto emisiju un tonnkilometru datu monitoringu un ziņošanu par tiem**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 2887)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/339/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 14. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīvu 2008/101/EK, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā <sup>(2)</sup>, aviācijas darbības tika iekļautas Kopienas siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā.
- (2) Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 14. panta 1. punktu Komisijai jāpieņem pamatnostādnes par aviācijas darbību rezultātā radīto emisiju monitoringu un ziņošanu par tām un aviācijas darbībās gūto tonnkilometru datu monitoringu un ziņošanu par tiem, lai iesniegtu pieteikumus atbilstīgi minētās direktīvas 3.e vai 3.f pantam.
- (3) Administrējošajai dalībvalstij jānodrošina, ka katrs gaisa kuģa ekspluatants šīs dalībvalsts kompetentajai iestādei iesniedz monitoringa plānu, kurā izklāstīti pasākumi gada emisiju, kā arī tonnkilometru datu monitoringam un ziņošanai par tiem tādu kvotu piešķiršanas pieteikuma nolūkā, kuras piešķir bez maksas, un ka kompetentā

iestāde šādus plānus apstiprina saskaņā ar pamatnostādņēm, kas pieņemtas atbilstīgi minētās direktīvas 14. panta 1. punktam.

- (4) Tāpēc attiecīgi jāgroza Komisijas 2007. gada 18. jūlija Lēmums 2007/589/EK, ar ko nosaka pamatnostādnes siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringam un ziņošanai par tām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK <sup>(3)</sup>.

- (5) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Direktīvas 2003/87/EK 23. pantā minētā Klimata pārmaiņu komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Lēmumu 2007/589/EK groza šādi.

1. Lēmuma 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Pamatnostādnes par Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitīto darbību rezultātā radīto siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju un atbilstīgi minētās direktīvas 24. panta 1. punktam iekļauto darbību monitoringu un

<sup>(1)</sup> OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 8, 13.1.2009., 3. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 229, 31.8.2007., 1. lpp.

ziņošanu par tām ir norādītas šā lēmuma I–XIV pielikumā. Pamatnostādnes par aviācijas darbību rezultātā radīto tonnkilometru datu monitoringu un ziņošanu par tiem, lai iesniegtu pieteikumus atbilstīgi Direktīvas 2003/87/EK 3.e vai 3.f punktam, ir izklāstītas XV pielikumā.

Šo pamatnostādņu pamatā ir minētās direktīvas IV pielikumā norādītie principi.”

2. Pielikumu rādītājā pievieno šādus ierakstus:

“XIV Pamatnostādnes par Direktīvas 2003/87/EK pielikums. I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām specifisko emisiju noteikšanu

XV pielikums. Pamatnostādnes par aviācijas darbībām specifisko tonnkilometru datu noteikšanu, lai iesniegtu pieteikumus atbilstīgi Direktīvas 2003/87/EK 3.e vai 3.f punktam”.

3. Lēmuma I pielikumu groza atbilstīgi šā lēmuma pielikuma A daļai.

4. Pievieno XIV pielikumu, kura teksts ir izklāstīts šā lēmuma pielikuma B daļā.

5. Pievieno XV pielikumu, kura teksts ir izklāstīts šā lēmuma pielikuma C daļā.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2009. gada 16. aprīlī

Komisijas vārdā —  
Komisijas loceklis  
Stavros DIMAS

## PIELIKUMS

A. Lēmuma I pielikumu groza šādi.

1. Pielikuma 1. iedaļā frāzi "II–XI pielikumā" aizstāj ar frāzi "II–XI un XIII–XV pielikumā".

2. Pielikuma 2. iedaļu groza šādi:

a) ievada daļu aizstāj ar šādu:

"Šajā un II līdz XV pielikumā lieto Direktīvā 2003/87/EK noteiktās definīcijas. Tomēr šajā pielikumā "operators" ir operators, kā tas paredzēts Direktīvas 2003/87/EK 3. panta f) punktā, un gaisa kuģa ekspluatants, kā tas paredzēts minētā panta o) punktā.;"

b) minētās iedaļas 1. punktu groza šādi:

i) tā c) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:

"c) "emisijas avots" ir atsevišķi identificējama iekārtas daļa (vieta vai process), kas rada attiecīgās siltumnīcefektu izraisošās gāzes emisijas, vai aviācijas darbībās tas ir konkrēts gaisa kuģis;"

ii) tā e) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:

"e) "monitoringa metodika" ir pieeju kopums, ko operators vai gaisa kuģa ekspluatants izmanto konkrētās iekārtas vai aviācijas darbības emisiju noteikšanai;"

iii) tā f) apakšpunktā vārdu "iekārtas" aizstāj ar vārdiem "iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta";

iv) tā g) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:

"g) "līmenis" ir specifisks darbības datu, emisijas koeficientu, gada emisijas, gadā vidējās stundas emisijas un oksidācijas vai pārrēķināšanas koeficientu noteikšanas metodes elements, kā arī komerckravas aprēķināšanas metodes elements;"

v) tā i) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:

"i) "ziņošanas periods" ir viens kalendāra gads, kurā jāveic emisiju vai tonnkilometru datu monitorings un jāziņo par tiem;"

vi) tā j) apakšpunktā aiz semikola teikuma beigās pievieno šādu tekstu:

"aviācijas darbībās tirdzniecības periods ir minētās direktīvas 3.c panta 1. un 2. punktā paredzētais periods.;"

c) ar šādu tekstu aizstāj 2. punkta h) apakšpunktu:

"h) "komerciālā standartdegviela" ir tādas degvielas kā gāzeļļa, vieglā degviela, benzīns, lampu eļļa, petroleja, etāns, propāns, butāns, petrolejas tipa reaktīvo dzinēju degviela (*Jet A1* vai *Jet A*), benzīna tipa reaktīvo dzinēju degviela (*Jet B*) un aviācijas benzīns (*AvGas*), kuru faktiskā siltumspēja no tām tipiskajām vērtībām atšķiras ne vairāk kā par  $\pm 1\%$  ar  $95\%$  ticamību.;"

d) minētās iedaļas 4. punktu groza šādi:

i) pēdējo teikumu a) apakšpunktā aizstāj ar šādu tekstu:

“Attiecībā uz iekārtām vai gaisa kuģu ekspluatantiem, par kuriem nav šo datu, atsaucēm izmanto datus no reprezentatīvām iekārtām vai gaisa kuģa ekspluatantiem, kas veic tādas pašas vai līdzīgas darbības, un koriģē atbilstoši to jaudai;”;

ii) minētā punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) “*de minimis* avotu plūsmas” ir operatora izraudzītu nelielu avotu plūsmu grupa, kuru kopējās emisijas gadā ir 1 kilotonna vai mazāk fosilā CO<sub>2</sub> vai kas veido ne vairāk par 2 % (kopumā maksimāli līdz 20 kilotonnas fosilā CO<sub>2</sub> gadā) no attiecīgās iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta gada kopējās fosilā CO<sub>2</sub> emisijas pirms pārnestā CO<sub>2</sub> atskaitīšanas atkarībā no tā, kura vērtība ir lielāka absolūto emisiju izteiksmē;”;

iii) minētā punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“e) “nelielās avotu plūsmas” ir operatora izvēlētās avotu plūsmas, kuru kopējās emisijas gadā ir 5 kilotonnas vai mazāk fosilā CO<sub>2</sub> vai veido ne vairāk par 10 % (kopumā maksimāli līdz 100 kilotonnu fosilā CO<sub>2</sub> gadā) no attiecīgās iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta gada kopējās fosilā CO<sub>2</sub> emisijas pirms pārnestā CO<sub>2</sub> atskaitīšanas atkarībā no tā, kura vērtība ir lielāka absolūto emisiju izteiksmē;”;

e) pielikuma 5. punktu groza šādi:

i) minētā punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“e) “pietiekams nodrošinājums” ir augsta, bet ne absolūta garantija, kas atzinīgi novērtēta verifikācijas atzinumā par to, vai verificējamajā emisiju ziņojumā nav būtiski nepatiesu paziņojumu un vai iekārtai vai gaisa kuģa ekspluatantam nav būtisku neatbilstību;”

ii) minētā punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“g) “nodrošinājuma līmenis” ir pakāpe attiecībā uz to, cik verificētais verifikācijas secinājumos ir pārliecināts, ka ir pierādījis, ka gada emisijas ziņojumā saistībā ar iekārtu vai gaisa kuģa ekspluatantu paziņotā informācija satur vai nesatur būtiski nepatiesus paziņojumus;”

iii) ar šādu tekstu aizstāj 5. punkta h) un i) apakšpunktu:

“h) “neatbilstība” ir jebkura tiša vai netiša darbība vai bezdarbība attiecībā uz verificējamo iekārtu vai gaisa kuģa ekspluatantu, kas ir pretrunā prasībām monitoringa plānā, kuru kompetentā iestāde ir apstiprinājusi saskaņā ar iekārtas atļauju vai Direktīvas 2003/87/EK 3.g pantu;

i) “būtiska neatbilstība” nozīmē, ka nav ievērotas prasības, kas noteiktas monitoringa plānā, kuru kompetentā iestāde ir apstiprinājusi atbilstīgi iekārtas atļaujai vai Direktīvas 2003/87/EK 3.g pantam, kā rezultātā kompetentā iestāde iekārtai vai gaisa kuģa ekspluatantam var noteikt citu režīmu;”

f) pievieno šādu 6. punktu:

“6. attiecībā uz aviācijas darbību rezultātā radītajām emisijām un aviācijas darbībās gūtajiem tonnkilometru datiem piemēro šādas definīcijas:

- a) “izlidošanas lidlauks” ir lidlauks, kurā uzsāk lidojumu, kas ietilpst Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajās darbībās;
- b) “ielidošanas lidlauks” ir lidlauks, kurā pabeidz lidojumu, kas ietilpst Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajās darbībās;
- c) “lidlauku pāris” ir pāris, kurā ietilpst izlidošanas un ielidošanas lidlauks;
- d) “svara un līdzsvara dokumentācija” ir dokumenti, kas minēti Čikāgas konvencijas (\*) 6. pielikumā (Gaisa kuģa ekspluatācija) paredzētajos standartu un ierosinātās paraugprakses (SARP) starptautiskā vai valsts mēroga īstenošanas noteikumos, tostarp kas minēti III pielikuma J apakšsadaļā Padomes Regulā (EEK) Nr. 3922/91 (EU-OPS), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2008. gada 20. augusta Regulu (EK) Nr. 859/2008, vai līdzvērtīgos starptautiskos noteikumos;
- e) “pasažieri” ir personas, kas atrodas gaisa kuģī lidojuma laikā, izņemot tā apkalpes locekļus;
- f) “komerckrava” ir lidojuma laikā gaisa kuģī pārvadātās kravas, pasta, pasažieru un bagāžas kopējais svars;
- g) “attālums” ir lielā loka attālums starp izlidošanas lidlauku un ielidošanas lidlauku, pie kā pieskaita fiksētu papildu koeficientu – 95 km;
- h) “tonnkilometrs” ir komerckravas tonna, kas pārvadāta vienā kilometrā.

(\*) 1944. gada 7. decembrī parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju un tās pielikumi.”.

3. Pielikuma 3. iedaļu groza šādi:

- a) otrajā daļā frāzi “par iekārtu” aizstāj ar frāzi “par iekārtu vai gaisa kuģa ekspluatantu”;
- b) piekto daļu aizstāj ar šādu tekstu:

“*Patiesums.* Nodrošina, lai emisijas sistemātiski nenoteiktu augstāk vai zemāk par patiesajām emisijām. Cik tas praktiski iespējams, identificē un samazina kļūdu avotus. Pienācīgi cenšas nodrošināt, lai emisiju aprēķiniem un mērījumiem būtu lielākā iespējamā pareizība. Operators nodrošina paziņojamo nosakāmo emisiju pienācīgu integritāti. Emisijas nosaka, izmantojot šajās pamatnostādnēs norādītās attiecīgās monitoringa metodes. Visas mērīšanas vai citas testēšanas iekārtas, ko izmanto monitoringa datu paziņošanai, atbilstoši izmanto, kopj, kalibrē un pārbauda. Elektroniskajām tabulām un citiem monitoringa datu glabāšanas un apstrādes instrumentiem jābūt bez kļūdām. Paziņotās emisijas un saistītā informācija nedrīkst saturēt būtiski nepatiesus paziņojumus, informācijas atlasē un sniegšanā jāizvairās no neobjektīvu datu izmantošanas un jāsniedz ticams un samērīgs pārskats par iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta emisijām.”;

- c) ar šādu tekstu aizstāj sestās daļas trešo teikumu:

“Monitoringa metodē operatoram paredzētajām instrukcijām jābūt loģiskām un vienkāršām, izvairoties no darba dubultošanas un ņemot vērā iekārtā esošās vai gaisa kuģa ekspluatanta izmantotās sistēmas.”

4. Pielikuma 4.1. iedaļu groza šādi:

- a) pirmās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta monitoringa un ziņošanas process aptver visas attiecīgās siltumnīcefekta gāzes emisijas no visiem emisijas avotiem un/vai avotu plūsmām, kas rodas no iekārtā vai gaisa kuģa ekspluatanta veiktajām Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajām darbībām, kā arī no darbībām un siltumnīcefektu izraisošajām gāzēm, ko dalībvalsts iekļauj atbilstīgi Direktīvas 2003/87/EK 24. pantam. Gaisa kuģa ekspluatanti turpmāk nodrošina, ka pastāv dokumentētas procedūras, ar kuru palīdzību var konstatēt jebkādas izmaiņas emisiju avotu sarakstā, piemēram, gaisa kuģa noma vai iegāde, tādējādi nodrošinot emisijas datu pilnīgumu un novēršot divkārtu uzskaiti.”;

b) otrajā daļā otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Tāpēc atļauj uzskaita vai saistībā ar aviācijas darbībām monitoringa plānā iekļauj visus emisijas avotus un avotu plūsmas no darbībām, kas uzskaitītas Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā, par kurām jāveic monitorings un ziņošana.”;

c) trešās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Iekārtu emisiju aprēķinos neiekļauj emisijas no mobiliem iekšdedzes dzinējiem, ko izmanto transportlīdzekļos.”

5. Pirmo teikumu 4.2. iedaļā aizstāj ar šādu:

“Direktīvas 2003/87/EK IV pielikums ļauj noteikt iekārtu emisijas, izmantojot.”.

6. Pielikuma 4.3. iedaļu groza šādi:

a) pirmo daļu papildina ar šādu teikumu:

“Saskaņā ar šīs direktīvas 3.g pantu gaisa kuģu ekspluatanti attiecīgās dalībvalsts kompetentajai iestādei iesniedz monitoringa plānu, kurā izklāstīti pasākumi, lai veiktu emisiju un tonnkilometru datu monitoringu un ziņotu par tiem.”;

b) trešās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Kompetentā iestāde operatora sagatavoto monitoringa plānu pārbauda un apstiprina pirms ziņošanas perioda sākuma un atkārtoti pēc tam, kad monitoringa metodē tiek ieviestas būtiskas izmaiņas, ko piemēro iekārtai vai ko piemēro gaisa kuģa ekspluatants. Ja tā noteikts pielikumā par specifiskām darbībām, monitoringa plānu iesniedz līdz konkrētam datumam, izmantojot standarta paraugu.”

7. Pielikuma 5. iedaļu groza šādi:

a) pielikuma 5.1. iedaļas trešās daļas tekstu zem virsraksta “Dedzināšanas emisijas” aizstāj ar šādu:

“Darbības datu pamatā ir degvielas patēriņš. Ja šajās pamatnostādnēs nav norādīts citādi, izmantotās degvielas daudzumu izsaka kā enerģijas saturu, proti, TJ. Zemākās siltumspējas izmantošana attiecībā uz dažām specifiskām darbībām nav vajadzīga, ja pielikumos par specifiskām darbībām ir norādīts, ka emisijas koeficientus, kas izteikti kā t CO<sub>2</sub> uz tonnu degvielas, var izmantot ar līdzīgu pareizību. Ja šajās pamatnostādnēs nav norādīts citādi, emisijas koeficientu izsaka kā t CO<sub>2</sub>/TJ. Patērējot degvielu, ne viss degvielā esošais ogleklis oksidējas līdz CO<sub>2</sub>. Nepareiza degšanas procesa rezultātā notiek nepilnīga oksidācija, kā rezultātā daļa oglekļa nesadeg vai daļēji oksidējas kvēpu vai pelnu veidā. Neoksidēto vai daļēji oksidēto oglekli ņem vērā oksidācijas koeficientā, ko izsaka kā daļskaitli. Oksidācijas koeficientu izsaka viena daļskaitļa veidā. Galīgā aprēķina formula ir:”;

- b) pirmo teikumu 5.2. iedaļā aizstāj ar šādu tekstu:

“II–XI pielikumā, kā arī XIV un XV pielikumā izklāstītajās pamatnostādnēs par specifiskām darbībām ir iekļautas konkrētas metodes, lai noteiktu šādus mainīgos lielumus: darbības datus (sastāv no diviem mainīgajiem lielumiem – degvielas/materiālu plūsmas un zemākās siltumspējas), emisijas koeficientus, datus par sastāvu, oksidācijas un pārrēķināšanas koeficientus un komerckravu.”;

- c) pielikuma 5.3. iedaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

“5.3. SAMAZINĀJUMA PIEEJAS ATTIECĪBĀ UZ STACIONĀRĀM IEKĀRTĀM”;

- d) pielikuma 5.4. iedaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

“5.4. STACIONĀRO IEKĀRTU DARBĪBAS DATI”;

- e) pielikuma 5.5. iedaļas otrās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Lai panāktu iespējami lielāku pārredzamību un iespējami plašāku atbildību valsts siltumnīcefektu izraisīto gāzu uzskaitē, degvielas emisijas koeficientu (kas izteikti kā t CO<sub>2</sub>/t, nevis kā t CO<sub>2</sub>/TJ) izmantošana dedzināšanas emisijām ir ierobežota gadījumos, kad operatoram citādi rastos pārmērīgas izmaksas, un gadījumos, kas definēti šo pamatnostādņu pielikumos par specifiskām darbībām.”

8. Pielikuma 6. iedaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

“6. UZ MĒRĪJUMIEM BALSTĪTAS METODES, KO PIEMĒRO STACIONĀRĀM IEKĀRTĀM”;

9. Pielikuma 7.1. iedaļu groza šādi:

- a) otrās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Uz aprēķiniem balstītas metodes gadījumā, ievērojot 5.2. iedaļas noteikumus, kompetentā iestāde apstiprina līmeņu kombināciju katrai avota plūsmai iekārtā un apstiprina visus citus konkrētās iekārtas monitoringa metodes aspektus, kas iekļauti iekārtas atļaujā vai – attiecībā uz aviācijas darbībām – gaisa kuģa ekspluatanta monitoringa plānā. To darot, kompetentā iestāde akceptē nenoteiktību, kas tieši rodas no apstiprinātās monitoringa metodes pareizas piemērošanas, un pierādījums šim apstiprinājumam ir atļaujas saturs vai – attiecībā uz aviācijas darbībām – apstiprinātā monitoringa plāna saturs. Līmeņu kombinācijas norādīšana emisiju ziņojumā Direktīvas 2003/87/EK nolūkā ir ziņošanas nenoteiktība. Tādējādi, ja tiek izmantota uz aprēķiniem balstīta metodoloģija, nepastāv citas prasības attiecībā uz nenoteiktības paziņošanu.”;

- b) piektās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Visos pārējos gadījumos operators sniedz rakstiskas liecības par nenoteiktības līmeni, kas saistīts ar darbības datu noteikšanu katrai avota plūsmai, lai parādītu, ka ir ievērotas šo pamatnostādņu II līdz XI pielikumā, kā arī XIV un XV pielikumā definētās nenoteiktības robežvērtības.”

10. Pielikuma 8. iedaļu groza šādi:

- a) pirmās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumā ir izklāstītas ziņošanas prasības attiecībā uz iekārtām un gaisa kuģu ekspluatantiem. Ja vien ES Komisija nav publicējusi līdzvērtīgu elektronisku standartprotokolu attiecībā uz gada ziņojumiem, par pamatu kvantitatīvo datu ziņošanai izmanto šā pielikuma 14. iedaļā norādīto ziņošanas paraugu un tajā pieprasīto informāciju. Ja ziņošanas paraugs ir norādīts pielikumā par specifiskām darbībām, ziņošanai izmanto minēto ziņošanas paraugu un tajā pieprasīto informāciju.”;

b) vienpadsmitās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Lai nodrošinātu atbilstīgi Direktīvai 2003/87/EK paziņoto datu saskaņību ar datiem, kurus dalībvalstis paziņo atbilstīgi ANO Pamatkonvencijai par klimata izmaiņām, un citiem emisijas datiem, ko paziņo Eiropas piesārņojošo vielu un izmešu pārneses reģistram (EPRTR), katru iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta veikto darbību vajadzības gadījumā apzīmē, izmantojot kodus no šādām divām ziņošanas shēmām:”

11. Pielikuma 9. iedaļu groza šādi:

a) pirmās un otrās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Operators attiecībā uz visiem emisiju avotiem un/vai avotu plūsmām, kas piederīgas Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajām darbībām, dokumentē un arhivē monitoringa datus par iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta radīto siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisijām, kuras norādītas saistībā ar šīm darbībām.

Ar dokumentētajiem un arhivētajiem monitoringa datiem jāprietiek, lai varētu verificēt gada emisiju ziņojumu par iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta emisijām, ko operators iesniedz saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 14. panta 3. punktu atbilstīgi šīs direktīvas V pielikumā noteiktajiem kritērijiem.”;

b) iedaļas ceturtajā daļā frāzi “iekārtas operatoram” aizstāj ar frāzi “operatoram”;

c) piektajā daļā piekto ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— darbības datu vākšanas procesu dokumentācija attiecībā uz iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta un attiecīgajām avotu plūsmām,”;

d) pielikuma 9. iedaļas beigās pievieno šādu daļu:

“Attiecībā uz aviācijas darbībām saglabā šādu papildinformāciju:

— īpašumā esošo un nomāto gaisa kuģu saraksts, kā arī vajadzīgie pierādījumi par šā saraksta pilnīgumu,

— katrā ziņošanas periodā ietverto lidojumu saraksts, kā arī vajadzīgie pierādījumi par minētā saraksta pilnīgumu,

— komerckravas un attāluma noteikšanai izmantotie dati, kas attiecas uz gadiem, par kuriem tonnkilometru dati tiek paziņoti;

— vajadzības gadījumā dokumenti attiecībā uz metodi, ko izmanto, ja dati ir nepilnīgi, un dati, kas izmantoti konstatēto nepilnību novēršanai.”

12. Pielikuma 10. iedaļu groza šādi:

a) pielikuma 10.3.3. iedaļas trešajā daļā frāzi “iekārtas” aizstāj ar frāzi “iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta”;

b) pielikuma 10.4.1. iedaļas trešās daļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Operators verificētajam iesniedz emisiju ziņojumu, apstiprinātā monitoringa plāna vai plānu kopiju un citu vajadzīgo informāciju.”;

c) pielikuma 10.4.2. iedaļas otrās daļas a) apakšpunktā otrā ievilkuma tekstu aizstāj ar šādu:



“— zina katru iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanta veikto darbību, emisijas avotus, avotu plūsmas iekārtā vai gaisa kuģa ekspluatanta veiktajās aviācijas darbībās, darbības datu monitoringam vai noteikšanai izmantotās mērierīces, emisijas koeficientu un oksidācijas/pārrēķināšanas koeficientu izcelsmi un izmantošanu, visus citus datus, ko izmanto emisiju aprēķināšanai vai noteikšanai, un vidi, kurā iekārta vai gaisa kuģa ekspluatants darbojas;”;

d) pielikuma 10.4.2. iedaļas 3. tabulu aizstāj ar šādu:

“3. tabula

	Būtiskuma līmenis
A un B kategorijas iekārtas vai gaisa kuģu ekspluatanti, kuru gada emisijas ir vienādas vai mazākas par 500 kilotonnām CO <sub>2</sub>	5 %
C kategorijas iekārtas vai gaisa kuģa ekspluatanti, kuru gada emisijas ir lielākas par 500 kilotonnām CO <sub>2</sub>	2 %”

13. Pielikuma 11. iedaļas 4. tabulā pēc ieraksta “petroleja” iekļauj šādus jaunus ierakstus:

Degviela	Emisijas koeficients (tCO <sub>2</sub> /TJ)	Zemākā siltumspējas vērtība (TJ/Gg)
	2006 IPCC pamatnostādnes (izņemot biomasu)	2006 IPCC pamatnostādnes
“Aviācijas benzīns (AvGas)	70,0	44,3
Benzīna tipa reaktīvo dzinēju degviela (Jet B)	70,0	44,3
Petrolejas tipa reaktīvo dzinēju degviela (Jet A1 vai Jet A)	71,5	44,1”

14. Pielikuma 13.5.2. iedaļā pirmās daļas trešo teikumu aizstāj ar šādu:

“Monitoringa plānā uzskaita attiecīgās laboratorijas un analītiskās procedūras.”

15. Pielikuma 14. iedaļā pirmās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Ja vien pielikumā par specifiskām darbībām nav norādīts citādi, ziņošanas pamatā izmanto turpmāk sniegtās tabulas, un tās var pielāgot atbilstīgi darbību skaitam, iekārtas veidam, degvielām un procesiem, kam veic monitoringu.”

16. Pielikuma 15. iedaļu groza šādi:

a) pielikuma 15.1. iedaļā tabulas 1.A sadaļā pirms ailes “4. Pārējās nozares” iekļauj šādas ailes:

“3. **Transports**

a) Civilā aviācija”

b) pielikuma 15.1. iedaļā tabulas sadaļā “ĀRPUSBILANCES POSTEŅI” pēc ailes “CO<sub>2</sub> emisijas no biomasas” iekļauj šādu aili:

“Starptautiskās kravas telpas, aviācija”

B. Pievieno šādu XIV pielikumu:

“XIV PIELIKUMS

**Pamatnostādnes par Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām specifisko emisiju noteikšanu**

**1. IEROBEŽOJUMI UN PILNĪGUMS**

Šajā pielikumā noteiktās pamatnostādnes par specifiskām darbībām izmanto, lai veiktu to emisiju monitoringu un ziņotu par tām, kas rodas no Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajām darbībām. Direktīvas II pielikumu attiecībā uz kurināmā dedzināšanu nevar piemērot pārvietojamām iekārtām, piemēram, gaisa kuģiem.

Iekļauj visus lidojumus, kas ietverti Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā, un tos, ko gaisa kuģa ekspluatants veicis ziņošanas perioda laikā. Gaisa satiksmes kontroles (ATC) nolūkā izmantoto atpazīšanas zīmi (*call sign*) lieto, lai identificētu vienīgo par lidojumu atbildīgo gaisa kuģa ekspluatantu, kā tas definēts Direktīvas 2003/87/EK 3. panta o) punktā. Atpazīšanas zīme (*call sign*) ir lidojuma plāna 7. ailē norādītais ICAO identifikators vai, ja tāda nav, gaisa kuģa reģistrācijas zīme. Ja gaisa kuģa ekspluatanta identitāte nav zināma, par gaisa kuģa ekspluatantu uzskatāms gaisa kuģa īpašnieks, ja vien viņš kompetentajai iestādei pamatoti nepierāda, kurš ir bijis gaisa kuģa ekspluatants.

**2. CO<sub>2</sub> EMISIJU NOTEIKŠANA**

CO<sub>2</sub> emisijas, kas rodas aviācijas darbību rezultātā, aprēķina, izmantojot formulu:

CO<sub>2</sub> emisijas = degvielas patēriņš \* emisiju koeficients

**2.1. METODES IZVĒLĒŠANĀS**

Gaisa kuģa ekspluatants monitoringa plānā definē katram gaisa kuģa tipam piemēroto monitoringa metodi. Ja gaisa kuģa ekspluatants plāno izmantot nomātu gaisa kuģi vai citus gaisa kuģu tipus, kas vēl nebija iekļauti monitoringa plānā, kad plānu iesniedza kompetentajai iestādei, gaisa kuģa ekspluatants monitoringa plānā iekļauj tās procedūras aprakstu, kas tiks izmantota, lai definētu šiem papildu gaisa kuģu tipiem piemēroto monitoringa metodi. Gaisa kuģa ekspluatants nodrošina, ka izvēlēta monitoringa metode tiek konsekventi piemērota.

Gaisa kuģa ekspluatants attiecībā uz katru gaisa kuģa tipu monitoringa plānā norāda:

- a) kura aprēķina formula tiks izmantota (A vai B metode);
- b) datu avotu, ko izmanto, lai noteiktu datus par degvielas uzpildi un tvertnē esošo degvielu, kā arī metodes attiecībā uz šo datu nosūtīšanu, glabāšanu un izgūšanu;
- c) kura metode tiek izmantota blīvuma noteikšanai (vajadzības gadījumā); ja tiek izmantotas blīvuma un temperatūras atbilstības tabulas, operators norāda šo datu avotu.

Saistībā ar b) un c) apakšpunktu, ja tas vajadzīgs īpašu apstākļu dēļ, piemēram, kad degvielas piegādātājiem nav iespējams sniegt visus pieprasītos datus attiecībā uz konkrētu metodi, piemēroto metožu sarakstā var iekļaut sarakstu, kurā uzskaitītas atkāpes no vispārīgās metodes attiecībā uz konkrētiem lidlaukiem.

**2.2. DEGVIELAS PATĒRIŅŠ**

Degvielas patēriņš tiek izteikts kā ziņošanas periodā patērētā degviela masas vienībās (tonnas).

Patērētās degvielas monitoringu veic katram lidojumam un katram degvielas veidam, un tajā ieskaita degvielu, ko patērējusi jaudas palīgiekārtā, kā tas paredzēts turpmāk norādītajā aprēķina formulā. Uzpildītās degvielas daudzumu iespējams noteikt, pamatojoties uz degvielas piegādātāja izmērīto daudzumu, kas norādīts katram lidojumam piegādātās degvielas pavadzīmēs vai rēķinos. Alternatīva iespēja – uzpildītās degvielas daudzumu iespējams noteikt, arī izmantojot gaisa kuģī esošās mērīšanas sistēmas. Datus iegūst no degvielas piegādātāja vai reģistrē svara un līdzsvara dokumentācijā, gaisa kuģa tehniskajā žurnālā vai no gaisa kuģa elektroniski nosūta gaisa kuģa ekspluatantam. Degvielas tvertnē esošās degvielas daudzumu iespējams noteikt, izmantojot gaisa kuģī esošās mērīšanas sistēmas, un reģistrēt svara un līdzsvara dokumentācijā, gaisa kuģa tehniskajā žurnālā vai no gaisa kuģa elektroniski pārsūtīt gaisa kuģa ekspluatantam.

Operators izvēlas metodi, kas spēj sniegt pilnīgākos un jaunākos datus ar viszemāko nenoteiktības līmeni, neradot pārlieku augstas izmaksas.

#### 2.2.1. APRĒĶINU FORMULAS

Faktisko patērētās degvielas daudzumu aprēķina, izmantojot vienu no šādām divām metodēm.

##### A METODE

Izmanto šādu formulu:

Faktiskais degvielas patēriņš katram lidojumam (tonnas) = gaisa kuģa degvielas tvertnēs esošais degvielas daudzums, kad ir iepildīta visa lidojumam vajadzīgā degviela (tonnas) – gaisa kuģa degvielas tvertnēs esošās degvielas daudzums, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam vajadzīgā degviela (tonnas) + šim nākamajam lidojumam uzpildītās degvielas daudzums (tonnas)

Ja konkrētajam lidojumam vai nākamajam lidojumam nav veikta degvielas uzpilde, gaisa kuģa degvielas tvertnē esošās degvielas daudzumu konkrētajam lidojumam un nākamajam lidojumam nosaka gaisa kuģa bremžu paliktņu noņemšanas (*block-off*) brīdī. Izņēmuma gadījumā, kad gaisa kuģi ekspluatē nevis lidojumu veikšanai, bet, piemēram, lai veiktu apjomīgus tehniskās apkopes darbus, kas ietver degvielas tvertņu iztukšošanu, pēc lidojuma, kuram veic degvielas patēriņa monitoringu, gaisa kuģa ekspluatants skaitļus “gaisa kuģa degvielas tvertnēs esošās degvielas daudzums, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam vajadzīgā degviela + šim nākamajam lidojumam uzpildītās degvielas daudzums” var aizstāt ar “degvielas daudzums, kas atlicis tvertnēs, uzsākot nākamo gaisa kuģa darbību”, kā reģistrēts tehniskajos žurnālos.

##### B METODE

Izmanto šādu formulu:

Faktiskais degvielas patēriņš katram lidojumam (tonnas) = gaisa kuģa degvielas tvertnēs atlikušās degvielas daudzums gaisa kuģa bremžu paliktņu uzlikšanas (*block-on*) brīdī iepriekšējā lidojuma beigās (tonnas) + lidojumam vajadzīgās uzpildītās degvielas daudzums (tonnas) – degvielas daudzums tvertnēs gaisa kuģa bremžu paliktņu uzlikšanas (*block-on*) brīdī lidojuma beigās (tonnas)

Gaisa kuģa bremžu paliktņu uzlikšanas (*block-on*) brīdī var uzskatīt par līdzvērtīgu brīdim, kad tiek izslēgts dzinējs. Ja gaisa kuģis neveica lidojumu pirms tā lidojuma, kuram nosaka degvielas patēriņu, “gaisa kuģa degvielas tvertnēs atlikušās degvielas daudzums gaisa kuģa bremžu paliktņu uzlikšanas (*block-on*) brīdī iepriekšējā lidojuma beigās” vietā gaisa kuģa ekspluatants var norādīt degvielas daudzumu, kas atlicis gaisa kuģa degvielas tvertnēs gaisa kuģa iepriekšējās darbības beigās, kā tas reģistrēts tehniskajos žurnālos.

#### 2.2.2. PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ KVANTITATĪVO NOTEIKŠANU

##### 1. līmenis

Ziņošanas periodā patērētās degvielas daudzumu nosaka ar maksimālo nenoteiktību, kas ir mazāka par ± 5 %.

##### 2. līmenis

Ziņošanas periodā patērētās degvielas daudzumu nosaka ar maksimālo nenoteiktību, kas ir mazāka par ± 2,5 %.

Gaisa kuģu ekspluatanti, kuru gada vidējās paziņotās emisijas iepriekšējā tirdzniecības periodā (vai apdomīgs novērtējums vai aplēse, ja dati par paziņotajām emisijām nav pieejami vai tos vairs nepiemēro) ir vienādas vai mazākas par 50 kilotonnām fosilā CO<sub>2</sub>, attiecībā uz lielajām avotu plūsmām piemēro vismaz 1. līmeni. Visi pārējie gaisa kuģu ekspluatanti attiecībā uz lielajām avotu plūsmām piemēro 2. līmeni.

### 2.2.3. DEGVIELAS BLĪVUMS

Ja iepildītās degvielas daudzumu vai degvielas tvertnēs atlikušās degvielas daudzumu nosaka tilpuma vienībās (litri vai m<sup>3</sup>), gaisa kuģa ekspluatants šo daudzumu no tilpuma vienībām pārvērš masas vienībās, izmantojot faktiskās blīvuma vērtības. Faktiskais blīvums ir blīvums, kas izteikts kā kg/litrā un noteikts piemērojamajai temperatūrai attiecībā uz konkrētu mērījumu. Ja nav iespējams izmantot gaisa kuģī esošās mērīšanas sistēmas, faktiskais blīvums ir blīvums, ko degvielas piegādātājs ir noteicis degvielas uzpildes laikā un kas fiksēts degvielas rēķinā vai pavadzīmē. Ja šāda informācija nav pieejama, faktisko blīvumu nosaka pēc degvielas temperatūras uzpildes laikā, ko paziņo degvielas piegādātājs vai precizē attiecībā uz lidlauku, kurā tiek veikta degvielas uzpilde, izmantojot standarta blīvuma un temperatūras atbilstības tabulas. Tikai tad, ja kompetentajām iestādēm ir pamatoti pierādīts, ka faktiskās vērtības nav pieejamas, piemēro standarta blīvuma koeficientu 0,8 kg/litrā.

### 2.3. EMISIJU KOEFICIENTS

Attiecībā uz katru aviācijas degvielu izmanto turpmāk norādītos standarta koeficientus, kuri izteikti kā t CO<sub>2</sub>/t degvielas un kuru pamatā ir I pielikuma 11. iedaļā minētās standarta zemākās siltumspējas vērtības un emisiju koeficienti.

#### 1. tabula

#### Aviācijas degvielu emisiju koeficienti

Degviela	Emisiju koeficients (tCO <sub>2</sub> /t degvielas)
Aviācijas benzīns (AvGas)	3,10
Benzīna tipa reaktīvo dzinēju degviela (Jet B)	3,10
Petrolejas tipa reaktīvo dzinēju degviela (Jet A1 vai Jet A)	3,15

Ziņošanas nolūkā šī pieeja uzskatāma par 1. līmeni.

Attiecībā uz alternatīvām degvielām, kam nav noteiktas standartvērtības, darbībai specifiskos emisiju koeficientus nosaka atbilstoši tam, kā norādīts I pielikuma 5.5. un 13. iedaļā. Šādos gadījumos zemāko siltumspējas vērtību nosaka un paziņo kā ārpusbilances posteni. Ja alternatīvā degviela satur biomasu, piemēro I pielikumā izklāstītās prasības attiecībā uz biomasas satura monitoringu un ziņošanu par to.

Attiecībā uz komerciāli tirgotajām degvielām emisiju koeficientu vai oglekļa saturu (ko izmanto emisiju koeficienta aprēķināšanai), biomasas saturu un zemākās siltumspējas vērtību var noteikt, izmantojot attiecīgās degvielas pirkuma datus, kurus sniedzis degvielas piegādātājs, ar nosacījumu, ka tās aprēķinātas, pamatojoties uz apstiprinātiem starptautiskiem standartiem.

### 3. NENOTEIKTĪBAS NOVĒRTĒŠANA

Aprēķinot emisijas, gaisa kuģa ekspluatantam jāzina galvenie nenoteiktību avoti. Ja gaisa kuģa ekspluatants identificē nenoteiktību avotus un ar tiem saistītos nenoteiktības līmeņus, tam nav jāveic detalizēts nenoteiktības novērtējums, kas paredzēts I pielikuma 7.1. iedaļā. Šo informāciju izmanto, izvēloties monitoringa metodi atbilstīgi 2.2. iedaļai.

Ja uzpildītās degvielas daudzumu nosaka, pamatojoties tikai uz rēķinā norādīto degvielas daudzumu vai citu attiecīgo degvielas piegādātāja sniegto informāciju, piemēram, pavadzīmes par degvielu, kas uzpildīta vienam lidojumam, papildu pierādījums par saistīto nenoteiktības līmeni nav vajadzīgs.

Ja uzpildītā degvielas daudzuma noteikšanai izmanto gaisa kuģī esošās sistēmas, ar degvielas mērījumiem saistītās nenoteiktības pamato ar kalibrēšanas sertifikātiem. Ja šādu sertifikātu nav, gaisa kuģa ekspluatants rīkojas šādi:

— iesniedz gaisa kuģa ražotāja specifikācijas, kurās noteikti gaisa kuģī esošo degvielas mērīšanas sistēmu nenoteiktības līmeņi, un

— iesniedz pierādījumus, kas apliecina, ka regulāri tiek veiktas regulāras pārbaudes, lai pārlicinātos, ka degvielas mērīšanas sistēmas darbojas bez kļūmēm.

Visu pārējo monitoringa metodes komponentu nenoteiktības pamatā var būt apdomīgi ekspertu atzinumi, ņemot vērā aplēsto lidojumu skaitu ziņošanas periodā. Nav noteikta prasība par to, ka jāņem vērā visu mērīšanas sistēmas komponentu kumulatīvā ietekme uz gada darbības datu nenoteiktību.

Gaisa kuģa ekspluatants regulāri pārbauda un salīdzina rēķinā norādīto uzpildītās degvielas daudzumu un gaisa kuģa mērīšanas sistēmas uzrādīto uzpildītās degvielas daudzumu un, ja tiek konstatētas neatbilstības, veic korektīvas darbības saskaņā ar 10.3.5. iedaļu.

#### 4. VIENKĀRŠOTAS PROCEDŪRAS MAZAJIEM EMITĒTĀJIEM

Gaisa kuģu ekspluatanti, kas trijos četrus mēnešu periodos pēc kārtas vienā periodā veic mazāk par 243 lidojumiem, un gaisa kuģu ekspluatanti, kas veic lidojumus, kuru kopējās gada emisijas ir mazākas par 10 000 tonnām CO<sub>2</sub> gadā, uzskatāmi par mazajiem emitētājiem.

Gaisa kuģu ekspluatanti, kas ir mazie emitētāji, var aplēst degvielas patēriņu, izmantojot *Eurocontrol* vai citas attiecīgās organizācijas ieviestos rīkus, ar kuru palīdzību var apstrādāt visu attiecīgo gaisa satiksmes informāciju, piemēram, to, kas pieejama *Eurocontrol*. Piemērojamos rīkus izmanto tikai tad, ja tie ir Komisijas apstiprināti, tostarp korekcijas koeficientu piemērošanu, lai kompensētu neprecizitātes modelēšanas metodēs.

Gaisa kuģu ekspluatants, kas izmanto vienkāršoto metodi un pārsniedz mazajiem emitētājiem noteikto robežu, ziņošanas gadā šo faktu paziņo kompetentajām iestādēm. Ja vien gaisa kuģa ekspluatants kompetentajai iestādei uzskatāmi nepierāda, ka robeža netiks atkārtoti pārsniegta no nākamā ziņošanas perioda un turpmāk, gaisa kuģa ekspluatants atjaunina monitoringa plānu, lai tiktu ievērotas 2. un 3. iedaļā noteiktās monitoringa prasības. Pārskatīto monitoringa plānu bez liekas kavēšanās iesniedz apstiprināšanai kompetentajai iestādei.

#### 5. PIEEJA NEPILNĪGU DATU GADĪJUMĀ

Gaisa kuģa ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nepieļautu datu nepilnības, īstenojot piemērotas kontroles darbības, kas norādītas šo pamatnostādņu I pielikuma 10.2. un 10.3. iedaļā.

Ja kompetentā iestāde, gaisa kuģa ekspluatants vai verificētājs konstatē, ka par lidojumu, uz kuru attiecas Direktīvas 2003/87/EK I pielikums, daļa datu, kas nepieciešami emisiju noteikšanai, iztrūkst tādu apstākļu dēļ, kas ir ārpus gaisa kuģa ekspluatanta kontroles, un tos nav iespējams noteikt ar citu monitoringa plānā definētu metodi, emisijas šim lidojumam var noteikt operators, izmantojot iepriekš 4. iedaļā minētos rīkus. Emisiju daudzumu, attiecībā uz kuru izmanto šādu pieeju, norāda gada emisiju ziņojumā.

#### 6. MONITORINGA PLĀNS

Gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz monitoringa plānus kompetentajai iestādei apstiprināšanai vismaz četrus mēnešus pirms pirmā ziņošanas perioda sākuma.

Kompetentā iestāde nodrošina, ka gaisa kuģa ekspluatants pārskata monitoringa plānu pirms katra tirdzniecības perioda sākuma un vajadzības gadījumā iesniedz pārskatītu monitoringa plānu. Pēc tam, kad iesniegts monitoringa plāns attiecībā uz emisiju paziņošanu no 2010. gada 1. janvāra, monitoringa plāna pārskatīšana tiek veikta pirms tirdzniecības perioda sākuma, kurš sākas 2013. gadā.

Veicot šādu pārskatīšanu, gaisa kuģa ekspluatants atbilstīgi kompetentās iestādes prasībām novērtē, vai monitoringa metodē iespējams veikt izmaiņas ar mērķi uzlabot paziņoto datu kvalitāti, neradot pārlieku augstas izmaksas. Ja tādas ir, ierosinātās izmaiņas attiecībā uz monitoringa metodi paziņo kompetentajai iestādei. Būtisku izmaiņu ieviešana monitoringa metodē, kuru dēļ jāatjaunina monitoringa plāns, ir atkarīga no kompetentās iestādes apstiprinājuma. Būtiskas izmaiņas ietver:

- izmaiņas gada vidējās paziņotajās emisijās, kuru dēļ gaisa kuģa ekspluatantam jāpiemēro cits līmenis, kas noteikts 2.2.2. iedaļā,
- izmaiņas attiecībā uz lidojumu skaitu vai kopējām gada emisijām, kuru dēļ gaisa kuģa ekspluatants pārsniedz 4. iedaļā mazajiem emitētājiem noteikto robežu,
- būtiskas izmaiņas attiecībā uz izmantoto degvielu veidiem.

Atkāpjoties no I pielikuma 4.3. iedaļas, monitoringa plānā iekļauj šādu informāciju.

Visiem gaisa kuģu ekspluatantiem:

- 1) gaisa kuģa ekspluatanta identitāte, atpazīšanas zīme vai cits unikālais identifikators, ko izmanto gaisa satiksmes kontroles nolūkā, gaisa kuģa ekspluatanta un atbildīgās personas kontaktinformācija, kontaktadrese;
- 2) monitoringa plāna versijas identifikācija;
- 3) to flotes gaisa kuģu tipu sākotnējais saraksts, kas tika ekspluatēti monitoringa plāna iesniegšanas laikā, un gaisa kuģu skaits uz vienu tipu, kā arī orientējošs to papildu gaisa kuģu tipu saraksts, ko paredzēts izmantot, tostarp vajadzības gadījumā aptuvenais gaisa kuģu skaits uz vienu tipu, kā arī degvielas plūsmas (degvielas veidi) saistībā ar katru gaisa kuģa tipu;
- 4) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, kas izmantoti, lai monitoringa gadā noteiktu emisiju avotu saraksta pilnīgumu, tas ir, īpašumā esošo un nomāto gaisa kuģu emisiju monitoringa un ziņošanas pilnīguma nodrošināšanai;
- 5) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai uzraudzītu to lidojumu saraksta pilnīgumu, ko veic lidostu pāris, ņemot vērā unikālo identifikatoru, un procedūras, kuras izmanto, lai noteiktu, vai lidojumi ir iekļauti Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā, nodrošinot pilnīgumu un nepieļaujot dubultu uzskaiti;
- 6) datu apkopošanas un apstrādes procedūru un kontroles darbību apraksts, kvalitātes kontroles un nodrošināšanas darbību, tostarp mērījumu aparatūras apkopes un kalibrēšanas apraksts (skatīt I pielikuma 10.3. iedaļu);
- 7) vajadzības gadījumā informācija par saikni ar darbībām, kas uzsāktas atbilstīgi Kopienas vides vadības un audita shēmai (EMAS) un citām vides vadības sistēmām (piemēram, ISO 14001:2004), jo īpaši par procedūrām un kontroli saistībā ar siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu par tām.

Papildus 1.–7. punktam visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, izņemot mazos emitētājus, kas vēlas izmantot iepriekš 4. iedaļā definēto vienkāršoto procedūru, monitoringa plānā jāiekļauj:

- 8) īpašumā esošo un nomāto gaisa kuģu degvielas patēriņa monitoringa metožu apraksts, tostarp:
  - a) degvielas patēriņa aprēķināšanai izvēlēta metode (A vai B metode); ja viena un tā pati metode netiek piemērota visiem gaisa kuģu tiptiem, jāsniedz pamatojums šādai pieejai, kā arī saraksts par to, kura metode izmatota kādos apstākļos;
  - b) procedūras uzpildītās un degvielas tvertnē jau esošās degvielas daudzuma mērīšanai, tostarp izvēlētie līmeņi, izmantoto mērinstrumentu apraksts un attiecīgā gadījumā procedūras, ko izmanto ar mērījumiem saistītās informācijas reģistrēšanai, izguvei, nosūtīšanai un glabāšanai;

- c) procedūra, lai nodrošinātu, ka degvielas mērījumu kopējā nenoteiktība atbilst izvēlēta līmeņa prasībām, atsaucoties uz mērīšanas sistēmu kalibrēšanas sertifikātiem, valstu tiesību aktiem, klauzulām klientu līgumos vai degvielas piegādātāju pareizības standartiem;
- 9) procedūras uzpildītās un degvielas tvertnēs jau esošās degvielas blīvuma mērīšanai, tostarp izmantoto mērīšanu instrumentu apraksts, vai, ja mērījumu nav iespējams veikt, izmantotā standartvērtība un pamatojums šādai pieejai;
- 10) katram degvielas veidam izmantotie emisiju koeficienti vai – alternatīvu degvielu gadījumā – metodes emisiju koeficientu noteikšanai, tostarp pieeja attiecībā uz paraugu ņemšanu, analīžu metodes, izmantoto laboratoriju un to akreditēšanas un/vai to kvalitātes nodrošināšanas procedūru apraksts.

Papildus 1.–7. punktam mazajiem emitētājiem, kas vēlas izmantot iepriekš 4. iedaļā definēto vienkāršoto procedūru, monitoringa plānā jāiekļauj:

- 11) apliecinājums tam, ka 4. iedaļā mazajiem emitētājiem noteiktās robežas ir ievērotas;
- 12) apstiprinājums par to, kāds instruments (aprakstīts 4. iedaļā) tiks izmantots, tostarp šā instrumenta apraksts.

Monitoringa plāna iesniegšanas nolūkā kompetentā iestāde gaisa kuģa ekspluatantam var pieprasīt izmantot elektronisko paraugu. Komisija var publicēt standartizētu elektronisko paraugu vai datnes formāta specifikāciju. Šādā gadījumā kompetentā iestāde akceptē to, ka gaisa kuģa ekspluatants izmanto šo paraugu vai specifikāciju, ja vien kompetentās iestādes paraugā nav prasīti vismaz šādi paši dati.

## 7. ZIŅOŠANAS FORMĀTS

Gada emisiju ziņošanai gaisa kuģu ekspluatanti izmanto formātu, kas turpmāk tekstā norādīts 8. iedaļā. Gada emisiju ziņojuma iesniegšanas nolūkā kompetentā iestāde gaisa kuģa ekspluatantam var pieprasīt izmantot elektronisko paraugu. Komisija var publicēt standartizētu elektronisko paraugu vai datnes formāta specifikāciju. Šādā gadījumā kompetentā iestāde akceptē to, ka gaisa kuģa ekspluatants izmanto šo formu vai specifikāciju, ja vien kompetentās iestādes paraugā nav prasīti vismaz šādi paši dati.

Emisijas paziņo kā noapaļotas CO<sub>2</sub> tonnas. Emisiju aprēķināšanas un ziņošanas nolūkā emisiju koeficientus noapaļo, lai iekļautu tikai būtiskākos ciparus. Degvielas patēriņu uz vienu lidojumu izmanto ar visiem aprēķināšanai būtiskākajiem cipariem.

## 8. GADA EMISIJU ZIŅOJUMA SATURS

Ikvienam gaisa kuģa ekspluatantam gada emisiju ziņojumā jāiekļauj šāda informācija:

- 1) gaisa kuģa ekspluatanta identifikācijas dati, kas izklāstīti Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumā, un atpazīšanas zīme (*call sign*) vai citi unikālie identifikatori, ko izmanto gaisa satiksmes kontroles nolūkā, kā arī attiecīgā kontaktinformācija;
- 2) ziņojuma verificētāja nosaukums/vārds, uzvārds un adrese;
- 3) ziņošanas gads;
- 4) attiecīgā apstiprinātā monitoringa plāna versijas numurs un atsauce uz to;
- 5) būtiskas izmaiņas attiecībā uz darbībām un atkāpes no apstiprinātā monitoringa plāna ziņošanas periodā;
- 6) gaisa kuģu reģistrācijas numuri un gaisa kuģu tipi, kas izmantoti periodā, uz kuru attiecas ziņojums, lai veiktu Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras veic gaisa kuģa ekspluatants;
- 7) kopējais to lidojumu skaits, uz kuriem attiecas ziņojums;
- 8) dati atbilstīgi 2. tabulai;

9) ārpusbilances posteņi – biomasas daudzums, ko ziņošanas periodā izmanto kā degvielu (tonnās vai m<sup>3</sup>), norādot to katram degvielas veidam.

2. tabula

## Ziņošanas formāts attiecībā uz gada emisijām, kas rodas aviācijas darbību rezultātā

Parametrs	Vienības	Avota plūsma			Kopā
		1. degvielas veids	2. degvielas veids	n-tais degvielas veids	
Degvielas nosaukums					
Emisiju avoti, kas izmanto katru avota plūsmas veidu (vispārīgie gaisa kuģu tipi):					
Kopējais degvielas patēriņš	t				
Degvielas zemākā siltumspējas vērtība (1)	TJ/t				
Šīs degvielas emisiju koeficients	t CO <sub>2</sub> /t vai t CO <sub>2</sub> /TJ				
Kopējās uzkrātās CO <sub>2</sub> emisijas no visiem attiecīgajiem lidojumiem, kuros izmanto šo degvielu	t CO <sub>2</sub>				
viena un tā pati izlidošanas un ielidošanas dalībvalsts (iekšzemes lidojumi)	t CO <sub>2</sub>				
visi pārējie lidojumi (starptautiskie lidojumi ES un ārpus tās)	t CO <sub>2</sub>				

**Uzkrātās CO<sub>2</sub> emisijas no visiem lidojumiem, kuriem ir viena un tā pati izlidošanas un ielidošanas dalībvalsts (iekšzemes lidojumi)**

1. dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				
2. dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				
n-tā dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				

**Uzkrātās CO<sub>2</sub> emisijas no visiem lidojumiem, kas no katras dalībvalsts izlido uz citu dalībvalsti vai trešo valsti (2):**

1. dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				
2. dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				
n-tā dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				

**Uzkrātās CO<sub>2</sub> emisijas no visiem lidojumiem, kas katrā dalībvalstī ielido no trešās valsts (2):**

1. dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				
2. dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				
n-tā dalībvalsts	t CO <sub>2</sub>				

(1) Neattiecas uz šajā pielikumā uzskaitīto komerciālo standartdegvielu, ko izmanto aviācijas darbībās.

(2) Uzkrātās emisijas uz vienu trešo valsti, kas paziņotas par katru valsti atsevišķi.



Ikviens gaisa kuģa ekspluatants gada emisiju ziņojuma pielikumā ietver šādu informāciju:

— gada emisijas un gadā veikto lidojumu skaits uz vienu lidlauku pāri.

Operators var pieprasīt minēto pielikumu uzskatīt par konfidenciālu informāciju.

## 9. VERIFICĒŠANA

Papildus verificēšanas prasībām, kas izklāstītas I pielikuma 10.4. iedaļā, verificētajam jāņem vērā šādi aspekti:

- lidojumu un emisiju datu pilnīgums salīdzinājumā ar gaisa satiksmes datiem, ko, piemēram, apkopojis *Euro-control*,
- saskaņība starp paziņotajiem datiem un svara un līdzsvara dokumentāciju,
- saskaņība starp kopējā degvielas patēriņa datiem un datiem par gaisa kuģim, kas veic aviācijas darbības, iegādāto vai kā savādāk piegādāto degvielu.”

C. Pievieno šādu XV pielikumu:

### “XV PIELIKUMS

#### **Pamatnostādnes par aviācijas darbību rezultātā radīto tonnkilometru datu noteikšanu specifiskās darbības pieteikuma iesniegšanas nolūkā atbilstīgi Direktīvas 2003/87/EK 3.e vai 3.f pantam**

##### 1. IEVADS

Šajā pielikumā iekļautas vispārīgas pamatnostādnes attiecībā uz to tonnkilometru datu monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, ko iegūst Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajās aviācijas darbībās.

Direktīvas I pielikumu attiecīgajā gadījumā piemēro tonnkilometru datu monitoringam, ziņošanai un verificēšanai. Šajā nolūkā atsaucies uz emisijām interpretē kā atsaucies uz tonnkilometru datiem. Direktīvas I pielikuma 4.1., 4.2., 5.1., 5.3.–5.7., 6.–7. un 11.–16. iedaļa neattiecas uz tonnkilometru datiem.

##### 2. ROBEŽAS UN PILNĪGUMS

Šajā pielikumā noteiktās pamatnostādnes attiecībā uz specifiskām darbībām izmanto, lai veiktu monitoringu un ziņotu par Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā iekļauto aviācijas darbību rezultātā iegūtajiem tonnkilometru datiem. Iekļauj visus minētās direktīvas I pielikumā ietvertos lidojumus, kurus gaisa kuģa ekspluatants veic ziņošanas periodā.

Lai identificētu vienīgo par lidojumus atbildīgo gaisa kuģa ekspluatantu, kā tas definēts Direktīvas 2003/87/EK 3. panta o) punktā, izmanto atpazīšanas zīmi (*call sign*), ko lieto gaisa satiksmes kontroles (ATC) nolūkā. Atpazīšanas zīme (*call sign*) ir lidojuma plāna 7. ailē norādītais ICAO identifikators vai, ja tāda nav, gaisa kuģa reģistrācijas zīme. Ja gaisa kuģa ekspluatanta identitāte nav zināma, par gaisa kuģa ekspluatantu uzskatāms gaisa kuģa īpašnieks, ja vien viņš kompetentajai iestādei pamatoti nepierāda, kurš ir bijis gaisa kuģa ekspluatants.

##### 3. MONITORINGA PLĀNS

Saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 3.g pantu gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz monitoringa plānu, kurā izklāstīti pasākumi, lai veiktu tonnkilometru datu monitoringu un ziņotu par tiem.

Gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz monitoringa plānus kompetentajai iestādei apstiprināšanai vismaz četrus mēnešus pirms pirmā ziņošanas perioda sākuma.

Gaisa kuģa ekspluatants monitoringa plānā definē katram gaisa kuģa tipam piemēroto monitoringa metodi. Ja gaisa kuģa ekspluatants plāno izmantot nomātu gaisa kuģi vai citus gaisa kuģu tipus, kas vēl nebija iekļauti monitoringa plānā, kad plānu iesniedza kompetentajai iestādei, gaisa kuģa ekspluatants monitoringa plānā iekļauj tās procedūras aprakstu, kas tiks izmantota, lai definētu šiem papildu gaisa kuģu tipiem piemēroto monitoringa metodi. Gaisa kuģa ekspluatants nodrošina, ka izvēlēta monitoringa metode tiek konsekventi piemērota.

Atkāpjoties no I pielikuma 4.3. iedaļas, monitoringa plānā iekļauj šādu informāciju:

- 1) gaisa kuģa ekspluatanta identitāte, atpazīšanas zīme vai citi unikālie identifikatori, ko izmanto gaisa satiksmes kontroles nolūkā, gaisa kuģa ekspluatanta un atbildīgās personas kontaktinformācija, kontaktadrese;
- 2) monitoringa plāna versijas identifikācija;
- 3) to flotes gaisa kuģu tipu sākotnējais saraksts, kas tika ekspluatēti monitoringa plāna iesniegšanas laikā, un gaisa kuģu skaits uz vienu tipu, kā arī orientējošs to papildu gaisa kuģu tipu saraksts, ko paredzēts izmantot, tostarp vajadzības gadījumā aptuvenais gaisa kuģu skaits uz vienu tipu;
- 4) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto, lai noteiktu monitoringa gadā ekspluatēto gaisa kuģu saraksta pilnīgumu, tas ir, īpašumā esošo un nomāto gaisa kuģu tonnkilometru datu monitoringa un to ziņošanas pilnīguma nodrošināšanai;
- 5) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai uzraudzītu to lidojumu saraksta pilnīgumu, ko veic lidostu pāris, ņemot vērā unikālo identifikatoru, un procedūras, kuras izmanto, lai noteiktu, vai lidojumi ir iekļauti Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā, nodrošinot pilnīgumu un nepieļaujot dubultu uzskaiti;
- 6) datu apkopošanas un apstrādes procedūru un kontroles darbību apraksts saskaņā ar I pielikuma 10.3. iedaļu;
- 7) informācija par saikni ar darbībām, kas uzsāktas atbilstīgi kvalitātes pārvaldības sistēmai, jo īpaši vajadzības gadījumā par procedūrām un kontroli saistībā ar tonnkilometru datu monitoringu un to paziņošanu;
- 8) to metožu apraksts, kuras izmanto, lai noteiktu tonnkilometru datus vienam lidojumam, tostarp:
  - a) procedūras, pienākumi, datu avoti un aprēķinu formulas, lai noteiktu un reģistrētu attālumu vienam lidlauku pārim;
  - b) to, vai tiek izmantota standarta masa 100 kg uz vienu pasažieri (1. līmenis) vai svara un līdzsvara dokumentācijā norādītā pasažieru masa (2. līmenis); 2. līmeņa izmantošanas gadījumā sniedz pasažieru masas aprēķināšanas procedūras aprakstu;
  - c) to procedūru apraksts, kuras izmanto kravas un pasta masas noteikšanai;
  - d) to mērierīču apraksts, ko vajadzības gadījumā izmanto pasažieru, kravas un pasta masas noteikšanai.

Monitoringa plāna iesniegšanas nolūkā kompetentā iestāde gaisa kuģa ekspluatantam var pieprasīt izmantot elektronisko paraugu. Komisija var publicēt standartizētu elektronisko paraugu vai datnes formāta specifikāciju. Šādā gadījumā kompetentā iestāde akceptē to, ka gaisa kuģa ekspluatants izmanto šo paraugu vai specifikāciju, ja vien kompetentās iestādes paraugā ir prasīti vismaz šādi paši dati.

#### 4. METODES TONNKILOMETRU DATU APRĒĶINĀŠANAI

##### 4.1. APRĒĶINA FORMULA

Gaisa kuģu operatori veic tonnkilometru datu monitoringu un ziņo par tiem, izmantojot uz aprēķiniem balstītu metodi. Tonnkilometru datu aprēķina pamatā ir šāda formula:

$$\text{tonnkilometri (t km)} = \text{attālums (km)} * \text{komerckrava (t)}$$

##### 4.2. ATTĀLUMS

Attālumu aprēķina pēc šādas formulas:

$$\text{attālums (km)} = \text{lielā loka attālums (km)} + 95 \text{ km}$$

Lielā loka attālumu definē kā īsāko attālumu starp diviem punktiem uz zemeslodes virsmas, kurus tuvina, izmantojot Čikāgas konvencijas 15. pielikuma 3.7.1.1. pantā minēto sistēmu (WGS 84).

Informāciju par lidlauku platumu un garumu iegūst no lidlauka atrašanās vietas datiem, kas publicēti aeronavigācijas informatīvajos izdevumos (turpmāk "AII") saskaņā ar Čikāgas konvencijas 15. pielikumu, vai no avota, kas izmanto šos AII datus.

Ja aprēķina metode ir balstīta uz iepriekš minēto formulu un AII datiem, var izmantot arī attālumus, kas aprēķināti ar programmatūras vai trešās personas palīdzību.

#### 4.3. KOMERCKRAVA

Komerckravu aprēķina pēc šādas formulas:

Komerckrava (t) = kravas un pasta svars (t) + pasažieru un reģistrētās bagāžas masa (t)

##### 4.3.1. KRAVAS UN PASTA MASA

Komerckravas aprēķināšanai izmanto faktisko vai standarta masu, kas minēta attiecīgo lidojumu svara un līdzsvara dokumentācijā. Gaisa kuģu ekspluatanti, kuriem nav jābūt svara un līdzsvara dokumentācijai, kompetento iestāžu apstiprināšanai ierosina piemērotu metodi kravas un pasta masas noteikšanai monitoringa plānā.

Faktiskajā kravas un pasta masā neiekļauj palešu un konteineru taras svaru, kas nav komerckrava, kā arī ekspluatācijai gatava gaisa kuģa svaru (*service weight*).

##### 4.3.2. PASAŽIERU UN REĢISTRĒTĀS BAGĀŽAS MASA

Pasažieru masas noteikšanai gaisa kuģu ekspluatanti var izmantot vienu no diviem līmeņiem. Lai noteiktu pasažieru un reģistrētās bagāžas masu, kā minimālo līmeni gaisa kuģa ekspluatants var izmantot 1. līmeni. Vienā un tajā pašā tirdzniecības periodā izvēlēto līmeni piemēro visiem lidojumiem.

###### 1. līmenis

Katram pasažierim un viņa reģistrētajai bagāžai izmanto standartvērtību 100 kg.

###### 2. līmenis

Izmanto katra lidojuma svara un līdzsvara dokumentācijā norādīto pasažieru un reģistrētās bagāžas masu.

#### 5. NENOTEIKTĪBAS NOVĒRTĒŠANA

Aprēķinot tonnkilometru datus, gaisa kuģa ekspluatantam jāzina galvenie nenoteiktību avoti. Attiecībā uz tonnkilometru datu noteikšanas metodi nav vajadzīgs veikt detalizētu nenoteiktības analīzi, kas paredzēta I pielikuma 7. iedaļā.

Gaisa kuģa ekspluatants regulāri veic piemērotas kontroles darbības, kas izklāstītas I pielikuma 10.2. un 10.3. iedaļā, un, ja tiek novērotas neatbilstības, nekavējoties veic korektīvas darbības atbilstīgi 10.3.5. iedaļai.

#### 6. ZIŅOŠANA

Pieteikumu iesniegšanas nolūkā tonnkilometru datu ziņošana ir obligāta saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 3.e un 3.f pantu, taču tikai attiecībā uz norādītajiem monitoringa gadiem.

Tonnkilometru datu paziņošanai gaisa kuģu ekspluatanti izmanto paraugu, kas norādīts 7. iedaļā. Tonnkilometru datu ziņojuma iesniegšanas nolūkā kompetentā iestāde gaisa kuģa ekspluatantam var pieprasīt izmantot elektronisko paraugu. Komisija var publicēt standartizētu elektronisko paraugu vai datnes formāta specifikāciju. Šādā gadījumā kompetentā iestāde akceptē to, ka gaisa kuģa ekspluatants izmanto šo paraugu vai specifikāciju, ja vien kompetentās iestādes paraugā ir prasīti vismaz šādi paši dati.

Tonnkilometru datus paziņo kā noapaļotas (t km) vērtības. Visos datos par vienu lidojumu izmanto visus aprēķināšanai būtiskākos ciparus.

## 7. TONNKILOMETRU DATU ZIŅOJUMA SATURS

Ikvienam gaisa kuģa ekspluatantam tonnkilometru datu ziņojumā jāiekļauj šāda informācija:

- 1) gaisa kuģa ekspluatanta identifikācijas dati, kas izklāstīti Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumā, un atpazīšanas zīme (*call sign*) vai cits unikālais identifikators, ko izmanto gaisa satiksmes kontroles nolūkā, kā arī attiecīgā kontaktinformācija;
- 2) ziņojuma verificētāja nosaukums un adrese;
- 3) ziņošanas gads;
- 4) attiecīgā apstiprinātā monitoringa plāna versijas numurs un atsauce uz to;
- 5) būtiskas izmaiņas attiecībā uz darbībām un atkāpes no apstiprinātā monitoringa plāna ziņošanas periodā;
- 6) gaisa kuģu reģistrācijas numuri un gaisa kuģu tipi, kas izmantoti periodā, uz kuru attiecas ziņojums, lai veiktu Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras veic gaisa kuģa ekspluatants;
- 7) metode, kas izvēlēta pasažieru un reģistrētās bagāžas, kā arī kravas un pasta masas aprēķināšanai;
- 8) kopējais pasažieru kilometru un tonnkilometru skaits attiecībā uz visiem lidojumiem, kas veikti tā gada laikā, uz kuru attiecas ziņojums un kas ietilpst I pielikumā uzskaitītajās aviācijas darbībās;
- 9) saistībā ar katru lidlauku pāri – abu lidlauku ICAO apzīmējums, attālums (= lielā loka attālums + 95 km) kilometros, kopējais lidojumu skaits uz vienu lidlauku pāri ziņošanas periodā, kopējā pasažieru un reģistrētās bagāžas masa (tonnas) uz vienu lidlauku pāri ziņošanas periodā, kopējais pasažieru skaits ziņošanas periodā, kopējais pasažieru \* kilometru skaits vienam lidlauku pārim, kopējā kravas un pasta masa (tonnas) uz vienu lidlauku pāri ziņošanas periodā, kopējais tonnkilometru skaits uz vienu lidlauku pāri (t km).

## 8. VERIFICĒŠANA

Papildus verificēšanas prasībām, kas izklāstītas I pielikuma 10.4. iedaļā, verificētajam jāņem vērā šādi aspekti:

- lidojumu un tonnkilometru datu pilnīgums salīdzinājumā ar gaisa satiksmes datiem, piemēram, tādiem, ko apkopojis *Eurocontrol*, lai pārliecinātos, ka operatoru ziņojumos ņemti vērā tikai attiecīgie lidojumi,
- saskaņība starp paziņotajiem datiem un svara un līdzsvara dokumentāciju.

Saistībā ar tonnkilometru datiem relatīvā būtiskuma līmenis ir 5 %.”

---