

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 16 kwietnia 2009 r.

zmieniająca decyzję 2007/589/WE w zakresie włączenia wytycznych dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji oraz danych dotyczących tonokilometrów związanych z działalnością lotniczą

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 2887)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/339/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE⁽¹⁾, w szczególności jej art. 14 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2008/101/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie⁽²⁾ uwzględniła działalność lotniczą w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie.
- (2) Na mocy art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE Komisja powinna przyjąć wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji związanych z działalnością lotniczą oraz monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych dotyczących tonokilometrów związanych z działalnością lotniczą do celów wniosku, o którym mowa w art. 3e lub art. 3f tej dyrektywy.
- (3) Zarządzające państwo członkowskie powinno zapewnić przedłożenie przez każdego operatora statków powietrznych właściwemu organowi w tym państwie członkow-

skim planu dotyczącego monitorowania emisji i liczby tonokilometrów oraz składania sprawozdań w tym zakresie do celów wniosku w sprawie przyznania przydziałów, które mają być przydzielane bezpłatnie, jak również zapewnić zatwierdzenie tych planów przez właściwy organ zgodnie z wytycznymi przyjętymi na mocy art. 14 ust. 1 dyrektywy.

- (4) Decyzja Komisji 2007/589/WE z dnia 18 lipca 2007 r. ustanawiająca wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽³⁾ powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona.
- (5) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu, o którym mowa w art. 23 dyrektywy 2003/87/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji 2007/589/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych z kategorii działalności wymienionych w załączniku I do dyrektywy

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁽²⁾ Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3.

⁽³⁾ Dz.U. L 229 z 31.8.2007, s. 1.

2003/87/WE oraz kategorii działalności włączonych zgodnie z art. 24 ust. 1 tej dyrektywy określone są w załącznikach I–XIV do niniejszej decyzji. Wytyczne dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych dotyczących tonokilometrów związanych z działalnością lotniczą do celów wniosku przewidzianego w art. 3 lit. e) lub f) dyrektywy 2003/87/WE określone są w załączniku XV.

Wytyczne te opierają się na zasadach przedstawionych w załączniku IV do tej dyrektywy.”;

2) do spisu załączników dodaje się pozycje w brzmieniu:

„Załącznik XIV Wytyczne dla konkretnych kategorii działalności służące określeniu emisji związanych z działalnością lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE

Załącznik XV Wytyczne dla konkretnych kategorii działalności służące określeniu danych dotyczących tonokilometrów pochodzących z działalności lotniczej do celów wniosku przewidzianego w art. 3e lub 3f dyrektywy 2003/87/WE”;

3) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z częścią A załącznika do niniejszej decyzji;

4) dodaje się załącznik XIV zgodnie z częścią B załącznika do niniejszej decyzji;

5) dodaje się załącznik XV zgodnie z częścią C załącznika do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Stavros DIMAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

A. Do załącznika I wprowadza się następujące zmiany:

1) w sekcji 1 wyrazy „w załącznikach II–XI” zastępuje się wyrazami „w załącznikach II–XI i XIII–XV”;

2) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) część wstępna otrzymuje brzmienie:

„Do celów niniejszego załącznika oraz załączników II–XV stosuje się definicje zawarte w dyrektywie 2003/87/WE. Jednak do celów niniejszego załącznika »operator« oznacza operatora, o którym mowa w art. 3 lit. f) dyrektywy 2003/87/WE, a »operator statków powietrznych« oznacza operatora, o którym mowa w lit. o) tego artykułu.”;

b) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) litera c) otrzymuje brzmienie:

„c) »źródło emisji« oznacza pewną możliwą do zidentyfikowania część (punkt lub proces) instalacji, z której emitowane są dane gazy cieplarniane, lub – w przypadku działalności lotniczej – pojedynczy statek powietrzny;”;

(ii) litera e) otrzymuje brzmienie:

„e) »metodyka monitorowania« oznacza całość metod stosowanych przez operatora instalacji lub operatora statków powietrznych do ustalania wielkości emisji z danej instalacji lub działalności lotniczej;”;

(iii) w lit. f) wyraz „instalacja” zastępuje się wyrazami „instalacja lub operator statków powietrznych”;

(iv) litera g) otrzymuje brzmienie:

„g) »poziom dokładności« oznacza konkretny element metodyki służący do określania danych na temat kategorii działalności, wskaźników emisji, rocznych emisji, średnich rocznych emisji na godzinę i współczynników utleniania lub konwersji oraz do określania ładunku handlowego;”;

(v) litera i) otrzymuje brzmienie:

„i) »okres sprawozdawczy« oznacza jeden rok kalendarzowy, podczas którego emisje lub dane dotyczące tonokilometrów mają być objęte monitorowaniem i sprawozdawczością;”;

(vi) w lit. j) kropka na końcu zostaje zastąpiona poniższym tekstem:

„w przypadku działalności lotniczej okres rozliczeniowy oznacza okres, o którym mowa w art. 3c ust. 1 i 2 tej dyrektywy.”;

c) w ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) »znormalizowane paliwo handlowe« oznacza paliwa handlowe znormalizowane w skali międzynarodowej, wykazujące 95 % poziom ufności nieprzekraczający $\pm 1\%$ w zakresie ich podanej wartości opałowej, w tym olej napędowy, lekki olej opałowy, benzyna, nafta, kerozyna, etan, propan, butan, naftowe paliwo lotnicze (Jet A1 lub Jet A), paliwo do silników odrzutowych (Jet B) i benzyna lotnicza (AvGas).”;

d) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. a) ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku instalacji lub operatorów statków powietrznych nieposiadających jeszcze tego rodzaju danych historycznych jako poziom odniesienia stosuje się dane z reprezentatywnych instalacji, w których prowadzi się takie same lub porównywalne działalności lub dane od operatorów statków powietrznych, którzy je prowadzą, skalowanych zgodnie z ich mocą produkcyjną.”;

(ii) litera c) otrzymuje brzmienie:

„c) »strumienie materiałów wsadowych *de minimis*« oznaczają grupę pomniejszych strumieni materiałów wsadowych wybranych przez operatora instalacji i łącznie emitujących maksymalnie 1 kilotonę lub mniej CO₂ pochodzącego z paliw kopalnych rocznie lub wnoszących mniej niż 2 % (do maksymalnej wielkości wkładu 20 kiloton CO₂ pochodzącego z paliw kopalnych rocznie) całkowitych rocznych emisji CO₂ z tej instalacji lub spowodowanych przez operatora statków powietrznych przed odjęciem przenieszonego CO₂, przy czym chodzi o wielkość większą w kategoriach bezwzględnych wielkości emisji;”;

(iii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) »pomniejsze strumienie materiałów wsadowych« oznaczają strumienie materiałów wsadowych wybrane przez operatora instalacji do łącznego emitowania rocznie 5 kiloton lub mniej CO₂ pochodzącego z paliw kopalnych lub które wnoszą mniej niż 10 % (do maksymalnej wielkości wkładu 100 kiloton CO₂ pochodzącego z paliw kopalnych rocznie) całkowitych rocznych emisji CO₂ z tej instalacji lub spowodowanych przez operatora statków powietrznych przed odjęciem przenieszonego CO₂, przy czym chodzi o wielkość większą w kategoriach bezwzględnych wielkości emisji;”;

e) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

(i) litera e) otrzymuje brzmienie:

„e) »racjonalne zapewnienie« oznacza wysoki, ale nie absolutny poziom zapewnienia, wyrażony pozytywnie we wnioskach z weryfikacji, czy weryfikowane sprawozdanie na temat wielkości emisji jest wolne od poważnych zafałszowań oraz czy instalacja lub operator statków powietrznych nie wykazują poważnych niezgodności;”;

(ii) litera g) otrzymuje brzmienie:

„g) »poziom pewności« oznacza stopień, do jakiego weryfikator jest przekonany, że wnioski z weryfikacji dowodzą, iż informacje przekazane w rocznym sprawozdaniu na temat emisji dla danej instalacji lub operatora statków powietrznych są wolne od poważnych zafałszowań lub zafałszowania takie występują;”;

(iii) w ust. 5 lit. h) oraz i) otrzymują brzmienie:

„h) »niezgodność« oznacza jakąkolwiek czynność lub pominięcie czynności w przypadku instalacji lub operatora statków powietrznych podlegających weryfikacji, zamierzone lub niezamierzone, które stoi w sprzeczności z planem monitorowania zatwierdzonym przez właściwe organy w zezwoleniu dla tej instalacji lub na mocy art. 3g dyrektywy 2003/87/WE;

i) »istotna niezgodność« oznacza niezgodność z wymaganiami planu monitorowania zatwierdzonego przez właściwy organ w zezwoleniu dla instalacji lub na mocy art. 3g dyrektywy 2003/87/WE, która to niezgodność może prowadzić do innego traktowania instalacji lub operatora statków powietrznych przez właściwe organy;”;

f) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W odniesieniu do emisji i danych dotyczących tonokilometrów związanych z działalnością lotniczą stosuje się następujące definicje:

- a) »lotnisko odlotu« oznacza lotnisko, na którym rozpoczyna się lot stanowiący działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE;
- b) »lotnisko przylotu« oznacza lotnisko, na którym kończy się lot stanowiący działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE;
- c) »para lotnisk« oznacza parę stanowioną przez lotnisko odlotu i lotnisko przylotu;
- d) »dokumenty masy i wyważenia samolotu« oznaczają dokumenty określone w aktach międzynarodowych lub krajowych wdrażających normy i zalecane praktyki (SARP), określone w załączniku 6 (Eksploatacja statków powietrznych) do Konwencji chicagowskiej(*), w tym określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 (UE OPS), zmienionych rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. w załączniku III części J, lub w równoważnych przepisach międzynarodowych;
- e) »pasażerowie« oznaczają osoby na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu, z wyłączeniem członków załogi;
- f) »ładunek handlowy« oznacza łączną masę przewożonych ładunków, poczty, pasażerów i bagażu znajdujących się na pokładzie w czasie lotu;
- g) »odległość« oznacza długość ortodromy między lotniskiem odlotu a lotniskiem przylotu powiększoną o dodatkowy stały współczynnik wynoszący 95 km;
- h) »tonokilometr« oznacza tonę ładunku przewiezioną na odległość jednego kilometra.

(*) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz jej załączniki, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.”;

3) w sekcji 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) w drugim akapicie wyrazy „danej instalacji” zastępuje się wyrazami „danej instalacji lub danego operatora statków powietrznych”;

b) akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Poprawność. Należy zadbać o to, by ustalenia dotyczące wielkości emisji nie były systematycznie wyższe lub niższe od faktycznej wielkości emisji. Należy wskazać źródła niepewności i zredukować je w najwyższym praktycznie osiągalnym zakresie. Należy dochować należytej staranności, aby zagwarantować, że określenie wielkości emisji poprzez obliczenia i pomiary wykazuje najwyższy osiągalny stopień dokładności. Operator dostarcza odpowiednie dowody, poświadczające z racjonalnym poziomem pewności rzetelność przedstawionych danych na temat wielkości emisji. Wielkość emisji ustala się przy użyciu odpowiednich metod monitorowania przedstawionych w niniejszych wytycznych. Wszystkie urządzenia pomiarowe lub inne urządzenia do badań, używane do sporządzania danych z monitorowania, są odpowiednio stosowane, konserwowane, kalibrowane i kontrolowane. Arkusze elektroniczne i inne narzędzia wykorzystywane do przechowywania i przetwarzania danych z monitorowania nie mogą wykazywać żadnych błędów. Sprawozdanie na temat wielkości emisji i inne związane z nim ustalenia nie mogą zawierać żadnych poważnych nieprawidłowości, cechować się stronniczością w doborze i sposobie przedstawienia informacji oraz muszą dostarczać w sposób wiarygodny i wyważony wykaz emisji z danej instalacji lub pochodzących od operatora statków powietrznych.”;

c) w akapicie szóstym zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„Sama metodyka monitorowania musi zawierać instrukcje dla operatora instalacji, podane w sposób prosty i logiczny. Ponadto należy unikać dublowania działalności i uwzględniać systemy istniejące na miejscu w danej instalacji lub używane przez operatora statków powietrznych.”;

4) w sekcji 4.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Proces monitorowania i sprawozdawczości w przypadku instalacji lub operatora statków powietrznych obejmuje wszystkie emisje gazów cieplarnianych pochodzące ze wszystkich źródeł i/lub strumieni materiałów wsadowych należących do kategorii działalności wykonywanych przy instalacji lub przez operatora statków powietrznych, wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, jak również z kategorii działalności i gazów cieplarnianych włączonych przez państwo członkowskie na mocy art. 24 dyrektywy 2003/87/WE. Operatorzy statków powietrznych zapewnią też wprowadzenie udokumentowanych procedur umożliwiających śledzenie zmian na liście źródeł emisji, takie jak leasing lub zakup statku powietrznego, zapewniając w ten sposób kompletność danych dotyczących emisji i uniknięcie podwójnego naliczania.”;

- b) w akapicie drugim zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W związku z tym zezwolenie musi zawierać wykaz wszystkich tych źródeł emisji i strumieni materiałów wsadowych z kategorii działalności wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE, które mają być objęte monitorowaniem i sprawozdawczością, a w przypadku działalności lotniczej, objęte planem monitorowania.”;

- c) akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Z szacowania wielkości emisji z instalacji wyłącza się emisje ze spalinowych silników tłokowych, wykorzystywanych w pojazdach do celów transportowych.”;

- 5) w sekcji 4.2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przepisy załącznika IV do dyrektywy 2003/87/WE zezwala na ustalenie wielkości emisji z instalacji przy użyciu.”;

- 6) w sekcji 4.3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w akapicie pierwszym dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Na mocy art. 3g tej dyrektywy operatorzy statków powietrznych przedstawiają właściwemu organowi plany dotyczące monitorowania emisji i liczby tonokilometrów oraz składania sprawozdań w tym zakresie”;

- b) akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Właściwe organy sprawdzają i zatwierdzają plan monitorowania przygotowany przez operatora instalacji przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego, a następnie po wprowadzeniu wszelkich istotnych zmian w metodyce monitorowania stosowanej w odniesieniu do danej instalacji lub przez operatora statków powietrznych. Jeżeli wymaga tego załącznik dotyczący konkretnych kategorii działalności, plan monitorowania jest przedstawiany w określonym terminie przy użyciu standardowego szablonu.”;

- 7) w sekcji 5 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w sekcji 5.1 akapit trzeci pod nagłówkiem „Emisje z procesów spalania” otrzymuje brzmienie:

„Dane dotyczące działalności opierają się na parametrze zużycia paliwa. Ilość zużytego paliwa wyraża się w jednostkach zawartości energii jako TJ, chyba że niniejsze wytyczne stanowią inaczej. Wykorzystanie wartości opałowej uznaje się za niepotrzebne dla określonych działalności, jeżeli załączniki dotyczące konkretnych kategorii działalności wskazują, że wskaźniki emisji wyrażone w t CO₂ na tonę paliwa mogą być użyte przy podobnym poziomie dokładności. Wskaźnik emisji wyrażony jest jako t CO₂/TJ, chyba że niniejsze wytyczne stanowią inaczej. Podczas zużycia paliwa nie cały węgiel zawarty w paliwie ulega utlenieniu do CO₂. Utlenianie niecałkowite zachodzi wskutek niepełnej efektywności procesu spalania, w którym pewna część węgla pozostaje niespalona lub ulega spalaniu częściowemu do postaci sadzy lub popiołu. Węgiel nieutleniony lub utleniony częściowo uwzględnia się we współczynniku utleniania, który wyraża się jako ułamek. Współczynnik utleniania wyraża się w ułamku liczby całkowitej. W efekcie powstaje następujący wzór obliczeniowy.”;

b) w sekcji 5.2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Wytyczne dotyczące poszczególnych kategorii działalności, przedstawione w załącznikach II–XI oraz załącznikach XIV i XV zawierają szczególne metodyki ustalania następujących zmiennych: dane dotyczące działalności (składające się z dwu zmiennych – przepływu paliwa/materiału oraz wartości opałowej), wskaźniki emisji, dane o składzie, współczynniki utleniania i konwersji oraz ładunek handlowy.”;

c) nagłówek sekcji 5.3 otrzymuje brzmienie:

„5.3. METODY REZERWOWE DLA INSTALACJI STACJONARNYCH”;

d) nagłówek sekcji 5.4 otrzymuje brzmienie:

„5.4. DANE DOTYCZĄCE DZIAŁALNOŚCI, ODNOSZĄCE SIĘ DO INSTALACJI STACJONARNYCH”;

e) w sekcji 5.5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W celu osiągnięcia najwyższego stopnia przejrzystości i jak największej spójności z krajowymi wykazami gazów cieplarnianych stosowanie wskaźników emisji dla paliwa wyrażonych jako t CO₂/t, a nie jako t CO₂/TJ, w odniesieniu do emisji ze spalania ogranicza się do przypadków, które inaczej skutkowałyby dla operatora instalacji nieracjonalnymi kosztami, oraz do przypadków określonych w dotyczących konkretnych kategorii działalności załącznikach do tych wytycznych.”;

8) nagłówek sekcji 6 otrzymuje brzmienie:

„6) **METODY OPARTE NA POMIARACH DLA INSTALACJI STACJONARNYCH**”;

9) w sekcji 7.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do metodyki opartej na obliczeniach, zgodnie z przepisami sekcji 5.2, właściwe organy dokonują zatwierdzenia kombinacji poziomów dokładności dla każdego strumienia materiałów wsadowych w ramach danej instalacji oraz zatwierdzenia wszystkich innych szczegółowych aspektów metodyki monitorowania wybranej dla danej instalacji i zawartej w zezwoleniu na emisje z tej instalacji lub, w przypadku działalności lotniczej, zawarte w planie monitorowania operatora statków powietrznych. W ten sposób właściwe organy zatwierdzają zakres niepewności wynikających bezpośrednio z prawidłowego stosowania zatwierdzonej metodyki monitorowania, natomiast dowodem takiego zatwierdzenia jest treść zezwolenia lub, w przypadku działalności lotniczej, treść zatwierdzonego planu monitorowania. Przedstawienie kombinacji poziomów dokładności w sprawozdaniu na temat wielkości emisji uznawane jest za określenie niepewności w zakresie sprawozdawczości w rozumieniu dyrektywy 2003/87/WE. W związku z tym, w przypadku stosowania metodyki opartej na obliczeniach, nie ma wymogu przedstawienia sprawozdania na temat niepewności.”;

b) w akapicie piątym zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„We wszystkich pozostałych przypadkach operator instalacji przedstawia dowody na piśmie dotyczące poziomu niepewności związanego z określeniem danych w zakresie działalności dla każdego strumienia materiałów wsadowych, w celu wykazania zgodności z progami niepewności zdefiniowanymi w załącznikach II–XI oraz załącznikach XIV i XV do niniejszych wytycznych.”;

10) w sekcji 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Załącznik IV do dyrektywy 2003/87/WE ustanawia wymogi dotyczące sprawozdawczości w odniesieniu do instalacji i operatorów statków powietrznych. Format sprawozdawczy przedstawiony w sekcji 14 tego załącznika i informacje w nim wymagane należy wykorzystać jako podstawę w celu zgłaszania danych ilościowych, chyba że Komisja UE opublikowała równoważny elektroniczny protokół dla rocznych sprawozdań. Jeżeli format sprawozdawczy jest określony w załączniku dotyczącym konkretnych kategorii działalności, do celów sprawozdawczości należy stosować ten format sprawozdawczy i wymagane w nim informacje.”;

b) akapit jedenasty otrzymuje brzmienie:

„W celu osiągnięcia spójności między danymi przedstawianymi na mocy dyrektywy 2003/87/WE a danymi przedstawianymi przez państwa członkowskie w ramach Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC) oraz z innymi danymi zgłaszanymi do Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń (European PRTR), każda kategoria działalności przeprowadzana w danej instalacji lub przez operatora statków powietrznych ma być oznakowana przy zastosowaniu kodów pochodzących z dwóch następujących systemów sprawozdawczych:”;

11) w sekcji 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„Operator danej instalacji lub operator statków powietrznych dokumentuje i archiwizuje dane z monitorowania emisji gazów cieplarnianych generowanych przez wszystkie źródła i/lub strumieni materiałów wsadowych, powstałych w wyniku prowadzenia kategorii działalności wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.

Udokumentowane i zarchiwizowane dane z monitorowania są wystarczające dla dokonywania weryfikacji rocznych sprawozdań na temat wielkości emisji z danej instalacji lub spowodowanej przez operatora statków powietrznych, przedstawianych przez operatora na mocy art. 14 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE, zgodnie z kryteriami ustanowionymi w załączniku V do tej dyrektywy.”;

b) w akapicie czwartym wyrazy „operator danej instalacji” zastępuje się wyrazem „operator”;

c) w akapicie piątym tiret piąte otrzymuje brzmienie:

„— dokumentacja procesu gromadzenia danych dotyczących działalności dla danej instalacji lub operatora statków powietrznych i ich strumieni materiałów wsadowych,”;

d) na końcu sekcji 9 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W odniesieniu do działalności lotniczej zachowuje się następujące informacje dodatkowe:

- wykaz posiadanych i dzierżawionych statków powietrznych oraz niezbędne dowody kompletności tego wykazu;
- wykaz lotów odbytych w każdym okresie sprawozdawczym oraz niezbędne dowody kompletności tego wykazu;
- dane wykorzystywane do określenia ładunku handlowego i odległości w odniesieniu do lat, dla których podaje się dane dotyczące tonokilometrów;
- dokumentację dotyczącą podejścia do luk w danych, w stosownych przypadkach, oraz danych wykorzystywanych do uzupełniania luk w danych, jeżeli takie się pojawiły.”;

12) w sekcji 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 10.3.3 w trzecim akapicie wyraz „instalacji” zastępuje się wyrazami „instalacji lub operatora statków powietrznych”;

b) w sekcji 10.4.1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Operator przedstawia weryfikatorowi sprawozdanie na temat wielkości emisji, kopię posiadanego planu lub planów monitorowania oraz wszelkie inne właściwe informacje.”;

c) w sekcji 10.4.2 akapit drugi lit. a) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— ma obowiązek poznać i rozumieć każdą kategorię działalności przeprowadzanej w instalacji lub przez operatora statków powietrznych, źródła emisji i strumienie materiałów wsadowych w ramach tej instalacji lub właściwych kategorii działalności lotniczej operatora statków powietrznych, urządzenia pomiarowe stosowane do celów monitorowania lub pomiarów danych dotyczących działalności, pochodzenie i stosowanie wskaźników emisji oraz współczynników utleniania i konwersji, wszelkie inne dane wykorzystywane w celu obliczenia lub zmierzenia wielkości emisji oraz środowisko, w jakim funkcjonuje dana instalacja lub operator statków powietrznych;”

d) w sekcji 10.4.2 tabela 3 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 3

	Poziom istotności
Instalacje kategorii A i B lub operatorzy statków powietrznych o rocznych emisjach CO ₂ równych lub mniejszych niż 500 kiloton	5 %
Instalacje kategorii C lub operatorzy statków powietrznych o rocznych emisjach CO ₂ większych niż 500 kiloton	2 %”

13) w sekcji 11 w tabeli 4 po pozycji „kerozyna” dodaje się następujące pozycje:

Opis rodzaju paliwa	Wskaźnik emisji (tCO ₂ /TJ)	Wartość opałowa (TJ/Gg)
	Wytyczne IPCC z 2006 r. (z wyjątkiem biomasy)	Wytyczne IPCC z 2006 r.
„Benzyna lotnicza (AvGas)	70,0	44,3
Paliwo do silników odrzutowych (Jet B)	70,0	44,3
Naftowe paliwo lotnicze (Jet A1 lub Jet A)	71,5	44,1”

14) w sekcji 13.5.2 akapit pierwszy zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„Oдноśne laboratoria i procedury analityczne muszą być wyliczone w planie monitorowania.”;

15) w sekcji 14 akapit pierwszy zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Jako podstawę dla sprawozdawczości stosuje się poniższe tabele, które można dostosowywać odpowiednio do liczby kategorii działalności, rodzaju instalacji, paliw i procesów objętych monitorowaniem, chyba że załącznik zawierający wytyczne dla konkretnych kategorii działalności stanowi inaczej.”;

16) w sekcji 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 15.1, w sekcji 1.A tabeli powyżej wiersza „4. Inne sektory” dodaje się następujące wiersze:

„3. Transport

a. Lotnictwo cywilne”

b) w sekcji 15.1, w sekcji tabeli oznaczonej „NOTY DODATKOWE” poniżej wiersza „Emisje CO₂ z biomasy” dodaje się następujący wiersz:

„Bunkry międzynarodowe, Lotnictwo”

B. Dodaje się załącznik XIV w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK XIV

Wytyczne dla konkretnych kategorii działalności służące określeniu emisji związanych z działalnością lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE

1. ZAKRES I KOMPLETNOŚĆ

Zawarte w niniejszym załączniku wytyczne dla konkretnych kategorii działalności służą do monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji powstających w wyniku kategorii działalności lotniczej wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE. Załącznik II dotyczący procesów spalania paliw nie ma zastosowania dla ruchomych źródeł takich jak statki powietrzne.

Uwzględnia się wszystkie loty wymienione w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE i obsługiwane przez operatora statków powietrznych w okresie sprawozdawczym. W celu identyfikacji odpowiedzialnego za lot pojedynczego operatora statków powietrznych, zgodnie z art. 3 lit. o) dyrektywy 2003/87/WE, stosowany będzie sygnał wywoławczy używany w kontroli ruchu powietrznego. Sygnałem wywoławczym jest oznacznik ICAO w polu 7 planu lotu lub, jeżeli plan nie jest dostępny, znak rejestracyjny statku powietrznego. Jeżeli operator statku powietrznego nie jest znany, za operatora statku powietrznego uznaje się jego właściciela, chyba że wykaże on zgodnie z wymogami właściwego organu tożsamość operatora statku powietrznego.

2. OKREŚLANIE EMISJI CO₂

Wielkość emisji CO₂ z działalności lotniczej oblicza się według następującego wzoru:

wielkość emisji CO₂ = zużycie paliwa * wskaźnik emisji

2.1. WYBÓR METODYKI

Operator statków powietrznych określa w planie monitorowania metodykę monitorowania stosowaną dla każdego typu statku powietrznego. W przypadku, w którym operator statków powietrznych ma zamiar korzystać z dzierżawionych statków lub innego typu statków powietrznych, które nie zostały uwzględnione w planie monitorowania w momencie jego przedłożenia właściwemu organowi, operator statków powietrznych uwzględnia w planie monitorowania opis procedury definiowania metodyki monitorowania takich dodatkowych rodzajów statków powietrznych. Operator statków powietrznych zapewnia konsekwentne stosowanie raz wybranej metodyki monitorowania.

Operator statków powietrznych określa w planie monitorowania dla każdego typu statków powietrznych:

- a) stosowany wzór obliczeniowy (metoda A lub metoda B);
- b) źródło danych stosowane do określania danych dotyczących uzupełniania zapasu paliwa, paliwa w zbiorniku oraz metody przekazywania, przechowywania oraz odzyskiwania danych;
- c) w stosownych przypadkach metodę użytą do określania gęstości. Jeżeli operator korzysta z tabel korelacji gęstość-temperatura, powinien określić źródło tych danych.

Jeżeli jest to konieczne ze względu na wyjątkowe okoliczności, takie jak brak możliwości podania wszystkich danych wymaganych w danej metodyce przez dostawców paliw, w lit. b) i c) wykaz stosowanych metodyk może zawierać spis odstępstw od metodyki ogólnej dla konkretnych lotnisk.

2.2. ZUŻYCIE PALIWA

Zużycie paliwa podaje się jako ilość paliwa zużytego w okresie sprawozdawczym wyrażoną w jednostkach masy (tonach).

Ilość zużywanego paliwa monitoruje się w odniesieniu do każdego lotu i każdego typu paliwa z uwzględnieniem ilości paliwa zużywanego przez dodatkową jednostkę napędową zgodnie z poniższymi wzorami obliczeniowymi. Ilość paliwa, o jaką uzupełniany jest zapas paliwa, może być określana w oparciu o wyniki pomiarów dokonywanych przez dostawcę paliwa udokumentowane potwierdzeniami dostaw lub fakturami dla każdego lotu. Ilość paliwa, o jaką uzupełniany jest zapas paliwa, może być także określana przy pomocy pokładowych systemów pomiarowych statku powietrznego. Dane pobierane są od dostawcy paliwa lub odnotowywane w dokumentacji masy i arkuszu wyważenia, w dzienniku technicznym statku powietrznego lub są przesyłane w formie elektronicznej ze statku powietrznego do operatora statku powietrznego. Ilość paliwa znajdującego się w zbiorniku można określić przy pomocy pokładowych systemów pomiarowych statku powietrznego i odnotowuje w dokumentacji masy i arkuszu wyważenia, w dzienniku technicznym statku powietrznego lub przesyła się w formie elektronicznej ze statku powietrznego do operatora statku powietrznego.

Operator statków powietrznych dokonuje wyboru metody, która umożliwi najpełniejsze i najszybsze zebranie danych przy zachowaniu możliwie jak najmniejszej niepewności pomiarów bez konieczności ponoszenia nieracjonalnie wysokich kosztów.

2.2.1. WZORY OBLICZENIOWE

Rzeczywiste zużycie paliwa oblicza się stosując jeden z poniższych wzorów:

METODA A:

Stosuje się poniższy wzór:

Rzeczywiste zużycie paliwa podczas każdego lotu (tony) = Ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego po uzupełnieniu zapasu na dany lot (tony) – Ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego po uzupełnieniu zapasu na następny lot (tony) + Ilość paliwa, o jaką uzupełniony został zapas na następny lot (tony).

W przypadku, w którym nie ma miejsca uzupełnienie zapasów na bieżący lub następny lot, ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach określa się przy zwalnianiu hamulców przed bieżącym lub następnym lotem. W wyjątkowych wypadkach, kiedy statek powietrzny wykonuje czynności inne niż lot, np. poddawany jest poważnemu przeglądowi wymagającemu opróżnienia zbiorników paliwa, po zakończeniu lotu, w odniesieniu do którego monitoruje się zużycie paliwa, operator statku powietrznego może zastąpić liczby wyrażające »ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego po zakończeniu uzupełniania zapasów na dany lot + ilość paliwa, o jaką uzupełniony został zapas na następny lot« liczbą wyrażającą »ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach w czasie rozpoczęcia kolejnej czynności statku powietrznego« zgodnie z zapisami w dzienniku technicznym.

METODA B:

Stosuje się poniższy wzór:

Rzeczywiste zużycie paliwa podczas każdego lotu (tony) = Ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego w czasie zaciągnięcia hamulców po zakończeniu poprzedniego lotu (tony) + Ilość paliwa, o jaką uzupełniony został zapas na następny lot (tony) – Ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego w momencie zaciągnięcia hamulców po zakończeniu lotu (tony).

Za moment zaciągnięcia hamulców uznać można moment wyłączenia silników. Jeżeli przed lotem, w odniesieniu do którego monitorowane jest zużycie paliwa, statek powietrzny nie odbywał lotu, operatorzy statków powietrznych mogą podać ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego na koniec poprzedniej czynności, zgodnie z zapisami w dzienniku technicznym, zamiast »ilości paliwa znajdującego się w zbiornikach statku powietrznego w czasie zaciągnięcia hamulców po zakończeniu poprzedniego lotu«.

2.2.2. WYMAGANIA OZNACZALNOŚCI

Poziom dokładności 1

Zużycie paliwa w okresie sprawozdawczym jest określane z maksymalną niepewnością mniejszą niż $\pm 5,0$ %.

Poziom dokładności 2

Zużycie paliwa w okresie sprawozdawczym jest określane z maksymalną niepewnością mniejszą niż $\pm 2,5$ %.

Operatorzy statków powietrznych, których średnie podawane emisje roczne w poprzednim okresie rozliczeniowym (lub zachowawczy szacunek lub projekcja, jeżeli podawane wielkości nie są dostępne lub nie mają już zastosowania) są równe lub mniejsze niż 50 kiloton CO₂ pochodzącego z paliw kopalnych, stosują jako minimum poziom dokładności 1 dla głównych strumieni materiałów wsadowych. Wszyscy inni operatorzy statków powietrznych stosują poziom dokładności 2 dla głównych strumieni materiałów wsadowych.

2.2.3. GĘSTOŚĆ PALIWA

Jeżeli ilość paliwa, o które uzupełnia się zapas lub ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach wyrażana jest w jednostkach objętości (litry lub m³), operator statków powietrznych przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy stosując wartości gęstości rzeczywistej. Gęstość rzeczywista to gęstość wyrażona w kg/litr i ustalona dla temperatury, w której dokonano pomiaru. Jeżeli nie istnieje możliwość zastosowania pokładowych systemów pomiarowych, za gęstość rzeczywistą uznaje się wartość określoną przez dostawcę paliwa przy uzupełnianiu zapasu i odnotowaną na fakturze za paliwo lub na potwierdzeniu dostawy. Jeżeli takie informacje nie są dostępne, gęstość rzeczywistą określa się na podstawie temperatury paliwa w czasie uzupełniania zapasu określonej przez dostawcę paliwa lub określonej dla lotniska, na którym odbywa się uzupełnianie zapasu przy zastosowaniu standardowych tabel korelacji gęstość-temperatura. Zastosowanie współczynnika gęstości standardowej wynoszącego 0,8 kg/litr jest dopuszczalne jedynie w przypadku, w którym wykazane zostanie zgodnie z wymaganiami właściwego organu, że wartości rzeczywiste nie są dostępne.

2.3. WSKAŹNIK EMISJI

Dla każdego typu paliwa lotniczego stosuje się następujące wskaźniki referencyjne wyrażone jako t CO₂/t paliwa obliczone w oparciu o wartość opałową odniesienia i wskaźniki emisji określone w sekcji 11 załącznika I:

Tabela 1
Wskaźniki emisji dla paliw lotniczych

Paliwo	Wskaźnik emisji (tCO ₂ /t paliwa)
Benzyna lotnicza (AvGas)	3,10
Paliwo do silników odrzutowych (Jet B)	3,10
Naftowe paliwo lotnicze (Jet A1 lub Jet A)	3,15

Na potrzeby sprawozdawczości to podejście uważa się za poziom dokładności 1.

Dla paliw alternatywnych, dla których nie ustalono wartości odniesienia, wskaźniki emisji dla konkretnych kategorii działalności są określane zgodnie z opisem w sekcji 5.5 i sekcji 13 załącznika I. W takich przypadkach wartość opałowa jest określana i uwzględniana w sprawozdaniu jako nota dodatkowa. Jeżeli paliwo alternatywne zawiera biomasę, mają zastosowanie wymogi dotyczące monitorowania i sprawozdawczości zawartości biomasy określone w załączniku I.

Dla paliw w obrocie handlowym wskaźnik emisji lub zawartość węgla (na podstawie której jest obliczany) zawartość biomasy oraz wartość opałową można wyprowadzić na podstawie rejestrów zakupu dla odnośnego paliwa przedstawionych przez dostawcę paliwa, pod warunkiem że wyprowadzono je na podstawie przyjętych norm międzynarodowych.

3. OCENA NIEPEWNOŚCI

Prowadząc obliczenia wielkości emisji, operator statków powietrznych musi wykazywać orientację, jakie są główne źródła niepewności. Operatorzy statków powietrznych nie są objęci wymogiem przeprowadzenia szczegółowej oceny niepewności opisanej w sekcji 7.1 załącznika I, pod warunkiem że operator statków powietrznych ustali źródła niepewności i towarzyszących poziomów niepewności. Informacje te wykorzystuje się przy wyborze metody monitorowania w sekcji 2.2.

Jeżeli ilości uzupełnianego paliwa określane są wyłącznie na podstawie fakturowanej ilości paliwa lub innych informacji podawanych przez dostawcę paliwa, takich jak potwierdzenia dostaw paliwa przeznaczonego do uzupełnienia zapasu za każdy lot, nie wymaga się dodatkowych dowodów potwierdzających towarzyszący poziom niepewności.

W przypadku, w którym do pomiaru ilości paliwa, o którą uzupełnia się zapas, stosuje się wskazania systemów pokładowych, poziom niepewności pomiaru paliwa potwierdza się świadectwami wzorcowania. Jeżeli przedmiotowe zaświadczenia nie są dostępne, operatorzy statków powietrznych:

- podają specyfikacje producenta statku powietrznego dotyczące poziomów niepewności wskazań pokładowych systemów pomiaru paliwa, oraz

— dostarczają dowody przeprowadzania rutynowych kontroli właściwego działania systemów pomiaru paliwa.

Niepewności dla wszystkich pozostałych części metodyki monitorowania określa się na podstawie zachowawczych osądów dokonywanych przez ekspertów uwzględniając szacunkową liczbę lotów w danym okresie sprawozdawczym. Nie ma wymogu uwzględniania zbiorczego wpływu wszystkich składowych systemu pomiarowego na niepewność rocznych danych dotyczących działalności.

Operator statków powietrznych przeprowadza regularne kontrole krzyżowe ilości paliwa, o jaką uzupełnia się zapas, określonej na fakturze oraz ilości tego paliwa ustalonej w wyniku pomiaru pokładowego i w przypadku wystąpienia odchyłań podejmuje działania naprawcze zgodnie z sekcją 10.3.5.

4. UPROSZCZONE PROCEDURY DLA NIEWIELKICH ŹRÓDEŁ EMISJI

Operatorzy statków powietrznych obsługujący mniej niż 243 loty w czasie trzech kolejnych czteromiesięcznych okresów oraz operatorzy statków powietrznych obsługujący loty o całkowitej rocznej emisji wynoszącej mniej niż 10 000 ton CO₂ na rok są uznawani za stanowiących niewielkie źródło emisji.

Operatorzy statków powietrznych stanowiący niewielkie źródło emisji mogą szacować zużycie paliwa przy pomocy instrumentów wprowadzonych przez Eurocontrol lub inną odpowiednią organizację, które mogą przetwarzać wszystkie informacje dotyczące ruchu powietrznego, jakie dostępne są dla organizacji Eurocontrol. Mające zastosowanie instrumenty wykorzystywane są wyłącznie po zatwierdzeniu ich przez Komisję z uwzględnieniem zastosowania współczynników korygujących w celu wyrównania wszelkich nieścisłości w metodach modelowania.

Operator statków powietrznych korzystający z uproszczonej procedury i przekraczający wartość progową ustaloną dla niewielkich źródeł emisji w roku sprawozdawczym powiadamia o tym fakcie właściwy organ. Operator statków powietrznych aktualizuje plan monitorowania celem spełnienia wymogów monitorowania określonych w sekcjach 2 i 3, chyba że wykaże zgodnie z wymogami właściwego organu, że wspomniana wartość progowa nie zostanie ponownie przekroczona w kolejnych okresach sprawozdawczych. Zmieniony plan monitorowania należy bezzwłocznie przedłożyć do zatwierdzenia właściwemu organowi.

5. PODEJŚCIA DO LUK W DANYCH

Operator statków powietrznych podejmuje wszelkie niezbędne działania, aby zapobiec występowaniu braków w danych poprzez wdrożenie odpowiednich działań kontrolnych, o których mowa w sekcjach od 10.2 do 10.3 załącznika I do niniejszych wytycznych.

Jeżeli właściwy organ, operator statków powietrznych lub weryfikator wykryje brak części danych dotyczących lotu uwzględnionego w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE i niezbędnych dla określenia wielkości emisji, który to brak zaistniał na skutek okoliczności niezależnych od operatora statków powietrznych i w związku z tym dane te nie mogą być określone metodą alternatywną ustaloną w planie monitorowania, operator może określić wielkość emisji dla danego lotu przy pomocy instrumentów, o których mowa w sekcji 4 powyżej. Wielkość emisji, dla której określenia stosuje się takie podejście, podawana jest w rocznym sprawozdaniu na temat wielkości emisji.

6. PLAN MONITOROWANIA

Operatorzy statków powietrznych przedkładają swoje plany monitorowania właściwym organom do zatwierdzenia co najmniej na cztery miesiące przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego.

Właściwy organ dba, aby operator statków powietrznych dokonywał przeglądu planu monitorowania przed rozpoczęciem każdego okresu rozliczeniowego i w stosownych przypadkach przedkładał zmieniony plan monitorowania. Po złożeniu planu monitorowania dotyczącego emisji od dnia 1 stycznia 2010 r., przegląd planu monitorowania należy przeprowadzić przed rozpoczęciem okresu handlowego rozpoczynającego się w 2013 r.

Podczas realizacji takiego przeglądu operator statków powietrznych ocenia w sposób spełniający wymogi właściwego organu, czy metodyka monitorowania może zostać zmieniona w celu poprawienia jakości przekazywanych danych bez nieuzasadnionego zwiększenia kosztów. Jeśli proponuje się wprowadzenie do metodyki monitorowania ewentualnych zmian, należy o nich poinformować właściwy organ. Istotne zmiany metodyki monitorowania wymagające aktualizacji planu monitorowania należy przedkładać do zatwierdzenia właściwemu organowi. Istotne zmiany obejmują:

- zmianę w średniorocznych zgłaszanych emisjach, które wymagają od operatora statków powietrznych zastosowania innego poziomu dokładności niż poziom przewidziany w sekcji 2.2.2,
- zmianę liczby lotów lub wartości całorocznych emisji, wskutek której operator przekracza próg ustalony dla niewielkich źródeł emisji określonych w sekcji 4,
- istotną zmianę rodzaju stosowanego paliwa.

W drodze odstępstwa od sekcji 4.3 załącznika I plan monitorowania zawiera następujące informacje:

W odniesieniu do wszystkich operatorów statków powietrznych:

- 1) identyfikację operatora statków powietrznych, sygnał wywoławczy lub inny indywidualny oznacznik wykorzystywany w kontroli ruchu powietrznego, dane kontaktowe operatora statków powietrznych oraz osoby odpowiedzialnej wyznaczonej przez operatora statków powietrznych, adres kontaktowy;
- 2) oznaczenie wersji planu monitorowania;
- 3) wstępny wykaz rodzajów statków powietrznych wykorzystywanych w momencie składania planu monitorowania oraz liczbę statków w każdej kategorii, jak również orientacyjny wykaz dodatkowych rodzajów statków powietrznych, które mogą być wykorzystane, w tym, o ile to możliwe, szacunkową liczbę statków w każdej kategorii oraz strumień paliwa (rodzaje paliwa) powiązane z każdym rodzajem statku powietrznego;
- 4) opis procedur, systemów i obowiązków wykorzystywanych do określenia kompletności wykazu źródeł emisji w trakcie monitorowanego roku, tzn. w celu zapewnienia kompletności monitorowania i sprawozdawczości emisji ze statków posiadanych oraz dzierżawionych;
- 5) opis procedur wykorzystywanych do monitorowania kompletności wykazu lotów prowadzonych pod indywidualnym oznacznikiem przez parę lotnisk oraz procedur wykorzystywanych do określania, czy loty objęte są zakresem załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE, zapewnienia kompletności i uniknięcia podwójnego naliczania;
- 6) opis działań dotyczących pozyskiwania i obróbki danych oraz działań kontrolnych, działań związanych z kontrolą i zapewnieniem jakości, w tym obsługi i kalibracji urządzeń do prowadzenia pomiaru (zob. sekcja 10.3 załącznika I);
- 7) w stosownych przypadkach informację na temat znaczących powiązań z działaniami podjętymi w ramach Systemu Zarządzania Środowiskiem i Audytu Środowiskowego we Wspólnocie (EMAS) oraz innych systemów zarządzania środowiskowego (np. ISO14001:2004), w szczególności w odniesieniu do procedur i kontroli mających znaczenie dla monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych.

Oprócz pkt 1–7, w przypadku wszystkich operatorów statków powietrznych, z wyjątkiem tych stanowiących niewielkie źródło emisji pragnących skorzystać z uproszczonych procedur opisanych w sekcji 4 powyżej, plan monitorowania powinien zawierać:

- 8) opis metod monitorowania zużycia paliwa w posiadanych i dzierżawionych statkach powietrznych, w tym:
 - a) wybraną metodykę (metoda A lub metoda B) obliczania zużycia paliwa; jeśli w przypadku wszystkich rodzajów statków powietrznych nie ma zastosowania ta sama metoda, należy przedstawić uzasadnienie takiego podejścia oraz wykaz zawierający informacje na temat metod i warunków ich stosowania;
 - b) procedury pomiaru uzupełnionego zapasu paliwa oraz ilości paliwa w zbiornikach, w tym wybrane poziomy dokładności oraz, stosownie do okoliczności, opis instrumentów pomiarowych wykorzystywanych w procedurach rejestrowania, odzyskiwania, przesyłania i przechowywania informacji dotyczących pomiarów;

- c) procedurę zapewniającą zgodność maksymalnego poziomu niepewności pomiarów paliwa z wymogami wybranego poziomu dokładności, odnoszącymi się do certyfikatów kalibracji systemów pomiaru, przepisów krajowych, klauzul w umowach z klientami lub standardów dokładności dostawców paliwa.
- 9) procedury pomiaru gęstości stosowane w odniesieniu do uzupełnianego paliwa oraz paliwa w zbiornikach, w tym opis wykorzystywanych instrumentów pomiarowych lub, w razie braku możliwości dokonania pomiaru, wykorzystaną standardową wartość oraz uzasadnienie tego podejścia;
- 10) wskaźnik emisji dla każdego rodzaju paliwa lub metodykę określania wskaźników emisji w przypadku paliw alternatywnych, w tym strategia doboru próby, metody analizy, opis wykorzystywanych laboratoriów i ich akredytację lub ich procedury zapewniania jakości.

Poza pkt 1–7, plan monitorowania sporządzany przez operatorów statków powietrznych stanowiących niewielkie źródło emisji pragnących skorzystać z uproszczonych procedur opisanych w sekcji 4 powyżej, zawiera:

- 11) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań dotyczących wartości progowych ustalonych dla niewielkich źródeł emisji w sekcji 4;
- 12) potwierdzenie informacji o zastosowaniu narzędzia opisanego w sekcji 4 wraz z opisem narzędzia.

Właściwy organ może wymagać, by operator statków powietrznych wykorzystał elektroniczny formularz do przedłożenia planu monitorowania. Komisja może opublikować standardowy formularz elektroniczny lub specyfikację formatu pliku. W takim przypadku właściwy organ akceptuje wykorzystanie przez operatora statków powietrznych takiego formularza lub specyfikacji, chyba że formularz właściwego organu wymaga wprowadzenia co najmniej takich samych danych.

7. FORMAT SPRAWOZDAWCZY

Operatorzy statków powietrznych wykorzystują do celów sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych format określony w sekcji 8 poniżej. Właściwy organ może wymagać, by operator statków powietrznych wykorzystał elektroniczny formularz do przedłożenia rocznego sprawozdania na temat emisji. Komisja może opublikować standardowy formularz elektroniczny lub specyfikację formatu pliku. W takim przypadku właściwy organ akceptuje wykorzystanie przez operatora statków powietrznych takiego formularza lub specyfikacji, chyba że formularz właściwego organu wymaga wprowadzenia co najmniej takich samych danych.

Emisje należy podawać w CO₂ w zaokrągleniu do pełnej tony. Wskaźniki emisji zaokrągla się tak, by zawierały jedynie cyfry istotne dla obliczeń emisji oraz na potrzeby sprawozdania. Dane dotyczące zużycia paliwa na jeden lot wykorzystuje się do obliczeń ze wszystkimi istotnymi cyframi.

8. TREŚĆ ROCZNEGO SPRAWOZDANIA NA TEMAT EMISJI

Każdy operator statków powietrznych dołącza do sprawozdania rocznego następujące informacje:

- 1) dane identyfikacyjne operatora statków powietrznych określone w załączniku IV do dyrektywy 2003/87/WE oraz sygnał wywoławczy lub inny indywidualny oznacznik wykorzystywany do celów kontroli ruchu powietrznego, jak również właściwe dane kontaktowe;
- 2) imię i nazwisko oraz adres weryfikatora sprawozdania;
- 3) rok sprawozdawczy;
- 4) odniesienie do zatwierdzonego planu monitorowania i numer jego wersji;
- 5) odpowiednie zmiany w działaniach i odstępstwa w stosunku do zatwierdzonego planu monitorowania podczas okresu sprawozdawczego;
- 6) znaki rejestracyjne oraz rodzaje statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działalności lotniczej objętej zakresem załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE i prowadzonych przez operatora statków powietrznych;
- 7) całkowitą liczbę lotów objętą sprawozdaniem;
- 8) dane zgodnie z tabelą 2 poniżej;

- 9) noty dodatkowe: ilość biomasy wykorzystywanej jako paliwo podczas roku sprawozdawczego (w tonach lub m³), w podziale na rodzaje paliwa.

Tabela 2

Format sprawozdawczy w odniesieniu do rocznych emisji gazów cieplarnianych w działalności lotniczej

Parametr	Jednostki	Strumień materiałów wsadowych			Ogółem
		Paliwo typu 1	Paliwo typu 2	Paliwo typu n	
Nazwa paliwa					
Źródła emisji wykorzystujące każdy rodzaj strumienia materiałów wsadowych (poszczególne rodzaje statków powietrznych):					
Całkowite zużycie paliwa	t				
Wartość opałowa paliwa ⁽¹⁾	TJ/t				
Wskaźnik emisji paliwa	t CO ₂ /t lub t CO ₂ /TJ				
Ogólna łączna ilość emisji CO ₂ ze wszystkich lotów na tym samym paliwie	t CO ₂				
w których państwo członkowskie wylotu jest takie samo jak państwo członkowskie przylotu (loty krajowe)	t CO ₂				
we wszystkich pozostałych lotach (loty międzynarodowe wewnątrz EU i poza UE)	t CO ₂				

Ogólna łączna ilość emisji CO₂ ze wszystkich lotów, w których państwo członkowskie wylotu jest takie samo jak państwo członkowskie przylotu (loty krajowe):

Państwo członkowskie 1	t CO ₂				
Państwo członkowskie 2	t CO ₂				
Państwo członkowskie n	t CO ₂				

Ogólna łączna ilość emisji CO₂ ze wszystkich lotów, w których państwem wylotu jest państwo członkowskie lub kraj trzeci ⁽²⁾:

Państwo członkowskie 1	t CO ₂				
Państwo członkowskie 2	t CO ₂				
Państwo członkowskie n	t CO ₂				

Ogólna łączna ilość emisji CO₂ ze wszystkich lotów z krajów trzecich, gdzie miejscem przylotu jest państwo członkowskie ⁽²⁾:

Państwo członkowskie 1	t CO ₂				
Państwo członkowskie 2	t CO ₂				
Państwo członkowskie n	t CO ₂				

⁽¹⁾ Nie ma zastosowania do komercyjnych paliw standardowych wymienionych w tabeli 1 niniejszego załącznika, wykorzystywanych do działalności lotniczej.

⁽²⁾ Suma emisji w podziale na kraje trzecie podana w odniesieniu do poszczególnych krajów.

Do rocznego sprawozdania na temat emisji każdy operator statków powietrznych dodaje w postaci załącznika poniższe informacje:

— roczne emisje i roczne dane liczbowe dotyczące lotów w odniesieniu do pary lotnisk.

Operator może wystąpić z wnioskiem, aby załącznik ten traktowano jako informację poufną.

9. WERYFIKACJA

Oprócz wymogów dotyczących weryfikacji przedstawionych w sekcji 10.4 załącznika I, weryfikator bierze pod uwagę następujące kwestie:

- kompletność danych dotyczących lotów i emisji gazów cieplarnianych w stosunku do danych dotyczących ruchu lotniczego, na przykład gromadzonych przez Eurocontrol,
- spójność pomiędzy podawanymi danymi a dokumentacją masy i arkuszem wyważenia,
- spójność pomiędzy zagregowanymi danymi dotyczącymi zużycia paliwa oraz danymi dotyczącymi paliwa zakupionego lub dostarczonego w inny sposób do statku powietrznego wykonującego loty.”

C. Dodaje się załącznik XV w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK XV

Wytyczne dla konkretnych kategorii działalności służące określeniu danych dotyczących tonokilometrów pochodzących z działalności lotniczej do celów wniosku przewidzianego w art. 3e lub 3f dyrektywy 2003/87/WE

1. WPROWADZENIE

Niniejszy załącznik zawiera ogólne wytyczne dotyczące monitorowania, sprawozdawczości i weryfikowania danych dotyczących tonokilometrów w odniesieniu do działalności lotniczej opisanej w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE.

Niniejszy załącznik ma zastosowanie odpowiednio do monitorowania, sprawozdawczości i weryfikowania danych dotyczących tonokilometrów. W tym celu odniesienia do emisji interpretuje się jako odniesienia do danych dotyczących tonokilometrów. Sekcje 4.1, 4.2, 5.1, 5.3 5.7, 6, 7 oraz 11–16 załącznika I nie mają zastosowania do danych dotyczących tonokilometrów.

2. OGRANICZENIA I KOMPLETNOŚĆ

Zawarte w niniejszym załączniku szczegółowe wytyczne wykorzystywane są do monitorowania i zgłaszania danych dotyczących tonokilometrów zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE. Niniejszy załącznik dotyczy wszystkich lotów objętych załącznikiem I do powyższej dyrektywy wykonywanych w trakcie okresu sprawozdawczego.

W celu identyfikacji zdefiniowanego w art. 3 lit. o) dyrektywy 2003/87/WE konkretnego operatora statków powietrznych odpowiedzialnego za lot wykorzystuje się sygnał wywoławczy używany do celów kontroli ruchu lotniczego. Sygnał wywoławczy to oznacznik ICAO w polu 7 planu lotu, zaś w przypadku jego braku znak rejestracyjny statku powietrznego. Jeśli operator statku powietrznego nie jest znany, za operatora statku powietrznego uznaje się właściciela statku powietrznego, chyba że wykaże on zgodnie z wymogami, że operatorem statku powietrznego była inna osoba.

3. PLAN MONITOROWANIA

Zgodnie z art. 3g dyrektywy 2003/87/WE operator statków powietrznych ma obowiązek przedłożenia planu monitorowania zawierającego środki wykorzystywane podczas monitorowania oraz przekazania danych dotyczących tonokilometrów.

Operatorzy statków powietrznych przedkładają swoje plany monitorowania właściwemu organowi do zatwierdzenia co najmniej na cztery miesiące przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego.

Operator statków powietrznych określa w planie monitorowania, jaką metodykę monitorowania wykorzystuje do każdego rodzaju statków powietrznych. Jeśli operator statków powietrznych ma zamiar korzystać z wydzierzawionych statków powietrznych lub innych rodzajów statków powietrznych, które nie zostały uwzględnione w planie monitorowania w momencie jego przedłożenia właściwemu organowi, operator statków powietrznych uwzględnia w planie monitorowania opis procedury definiowania metodyki monitorowania takich dodatkowych typów statków powietrznych. Operator statków powietrznych zapewnia konsekwentne stosowanie raz wybranej metodyki monitorowania.

W drodze odstępstwa od sekcji 4.3 załącznika I plan monitorowania zawiera następujące informacje:

- 1) dane identyfikacyjne operatora statków powietrznych, sygnał wywoławczy lub inny indywidualny oznacznik wykorzystywany w kontroli ruchu powietrznego, dane kontaktowe operatora statków powietrznych oraz osoby odpowiedzialnej wyznaczonej przez operatora statków powietrznych, adres kontaktowy;
- 2) określenie wersji planu monitorowania;
- 3) wstępny wykaz rodzajów statków powietrznych wykorzystywanych w momencie składania planu monitorowania oraz liczba statków w każdej kategorii, jak również orientacyjny wykaz dodatkowych rodzajów statków powietrznych, które mogą być wykorzystywane, w tym, o ile to możliwe, szacunkowa liczba statków w każdej kategorii;
- 4) opis procedur, systemów i obowiązków wykorzystywanych do określenia kompletności wykazu źródeł emisji w trakcie monitorowanego roku, tzn. w celu zapewnienia kompletności monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych dotyczących tonokilometrów w odniesieniu do statków posiadanych oraz dzierżawionych;
- 5) opis procedur wykorzystywanych do monitorowania kompletności wykazu lotów prowadzonych pod indywidualnym oznacznikiem przez parę lotnisk oraz procedur wykorzystywanych do określania, czy loty objęte są zakresem załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE, zapewnienia kompletności i uniknięcia podwójnego naliczania;
- 6) opis działań dotyczących pozyskiwania i obróbki danych oraz działań kontrolnych zgodnie z sekcją 10.3 załącznika I;
- 7) w stosownych przypadkach informacje na temat znaczących powiązań z działaniami podjętymi w ramach systemu zarządzania jakością, w szczególności w odniesieniu do procedur i kontroli w odniesieniu do monitorowania i podawania danych dotyczących tonokilometrów;
- 8) opis metod ustalania danych dotyczących tonokilometrów na lot, w tym określenie:
 - a) procedur, obowiązków, źródeł danych oraz wzorów obliczeniowych stosowanych do określania i zapisywania odległości w odniesieniu do pary lotnisk;
 - b) czy stosuje się standardową masę 100 kg na pasażera (poziom dokładności 1), czy też masę wynikającą z dokumentacji masy i arkusza wyważenia (poziom dokładności 2). W przypadku poziomu dokładności 2 należy przedstawić opis procedury uzyskiwania masy pasażerów;
 - c) opis procedur wykorzystywanych do ustalania masy ładunku i przesyłek pocztowych;
 - d) w stosownych przypadkach opis narzędzi pomiarowych wykorzystywanych do pomiaru masy pasażerów, ładunku i poczty.

Właściwy organ może wymagać, by operator statków powietrznych wykorzystał elektroniczny formularz do przedłożenia planu monitorowania. Komisja może opublikować standardowy formularz elektroniczny lub specyfikację formatu pliku. W takim przypadku właściwy organ akceptuje wykorzystanie przez operatora statków powietrznych takiego formularza lub specyfikacji, chyba że formularz właściwego organu wymaga wprowadzenia co najmniej takich samych danych.

4. METODYKI OBLICZANIA DANYCH DOTYCZĄCYCH TONOKILOMETRÓW

4.1. WZÓR OBLICZANIA

Operatorzy statków powietrznych monitorują i przedstawiają dane dotyczące tonokilometrów, stosując metodę opartą na obliczeniach. Tonokilometry są obliczane według następującego wzoru:

$$\text{tonokilometry (t km)} = \text{odległość (km)} * \text{ładunek handlowy (t)}$$

4.2. ODLEGŁOŚĆ

Odległość oblicza się przy pomocy następującego wzoru:

$$\text{Odległość [km]} = \text{długość ortodromy [km]} + 95 \text{ km}$$

Długość ortodromy definiuje się jako najkrótszą odległość pomiędzy dwoma dowolnymi punktami na powierzchni Ziemi, określoną w przybliżeniu przy pomocy systemu wskazanego w art. 3.7.1.1 załącznika 15 do konwencji chicagowskiej (WGS 84).

Współrzędne geograficzne lotniska podaje się albo w oparciu o lokalizację lotniska podaną w AIP (Aeronautical Information Publications) zgodnie z załącznikiem 15 do konwencji chicagowskiej, albo o źródło wykorzystujące dane AIP.

Możliwe jest również wykorzystanie obliczeń odległości wykonanych przez aplikacje komputerowe lub osoby trzecie, pod warunkiem że metodyka wykonywania obliczeń oparta jest na powyższym wzorze oraz danych AIP.

4.3. ŁADUNEK HANDLOWY

Ładunek handlowy oblicza się przy pomocy następującego wzoru:

Ładunek handlowy (t) = masa ładunku i poczty (t) + masa pasażerów i odprawionego bagażu (t)

4.3.1. MASA ŁADUNKU I POCZTY

Do obliczania ładunku handlowego wykorzystuje się rzeczywistą lub standardową masę zawartą w dokumentacji masy i arkusza wyważenia. Operatorzy statków powietrznych, którzy nie mają obowiązku posiadania dokumentacji masy i arkusza wyważenia proponują właściwą metodykę określenia masy ładunku oraz poczty w planie monitorowania przedkładanym do zatwierdzenia właściwemu organowi.

Rzeczywista masa ładunku i poczty nie uwzględnia tary w postaci wszystkich palet i pojemników, które nie są ładunkiem handlowym, oraz ciężaru roboczego.

4.3.2. MASA PASAŻERÓW I ODPRAWIONEGO BAGAŻU

Operatorzy statków powietrznych mogą stosować dwa różne poziomy dokładności w celu określenia masy pasażerów. W celu określenia masy pasażerów i odprawionego bagażu operator może wybrać poziom dokładności 1 jako wartość minimalną. W tym samym okresie rozliczeniowym wybrany poziom dokładności należy stosować w odniesieniu do wszystkich lotów.

Poziom dokładności 1

wykorzystuje się standardową wartość 100 kg dla każdego pasażera i odprawionego bagażu.

Poziom dokładności 2

w odniesieniu do każdego lotu wykorzystuje się masę pasażerów i odprawionego bagażu podaną w dokumentacji masy i arkusza wyważenia.

5. OCENA NIEPEWNOŚCI

Operator statków powietrznych powinien mieć wiedzę na temat głównych źródeł niepewności przy obliczaniu danych dotyczących tonokilometrów. Zastosowanie szczegółowej analizy niepewności przedstawionej w sekcji 7 załącznika I nie jest konieczne w przypadku metodyki obliczania danych dotyczących tonokilometrów.

Operator statków powietrznych przeprowadza regularnie odpowiednie działania kontrolne przewidziane w sekcji 10.2 i 10.3 załącznika I, zaś w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmuje niezwłocznie działania naprawcze zgodnie z sekcją 10.3.5.

6. SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Sprawozdawczość w zakresie tonokilometrów wymagana jest dla celów przewidzianych w art. 3e i 3f dyrektywy 2003/87/WE wyłącznie w odniesieniu do określonych tam lat monitorowania.

Operatorzy statków powietrznych wykorzystują do celów sprawozdawczości w zakresie danych dotyczących tonokilometrów format określony w sekcji 7 poniżej. Właściwy organ może wymagać, by operator statków powietrznych wykorzystał elektroniczny formularz do przedłożenia rocznego sprawozdania na temat tonokilometrów. Komisja może opublikować standardowy formularz elektroniczny lub specyfikację formatu pliku. W takim przypadku właściwy organ akceptuje wykorzystanie przez operatora statków powietrznych takiego formularza lub specyfikacji, chyba że formularz właściwego organu wymaga wprowadzenia co najmniej takich samych danych.

Tonokilometry należy podawać w zaokrągleniu [t km]. Dane w odniesieniu do jednego lotu wykorzystuje się do obliczeń ze wszystkimi istotnymi cyframi.

7. TREŚĆ SPRAWOZDANIA NA TEMAT DANYCH DOTYCZĄCYCH TONOKILOMETRÓW

Każdy operator statków powietrznych włącza do sprawozdania rocznego na temat danych dotyczących tonokilometrów następujące informacje:

- 1) dane identyfikacyjne operatora statków powietrznych określone w załączniku IV do dyrektywy 2003/87/WE oraz sygnał wywoławczy lub inny indywidualny oznacznik wykorzystywany do celów kontroli ruchu powietrznego, jak również właściwe dane kontaktowe;
- 2) imię i nazwisko oraz adres weryfikatora sprawozdania;
- 3) rok sprawozdawczy;
- 4) odniesienie do zatwierdzonego planu monitorowania i numer jego wersji;
- 5) odpowiednie zmiany w działaniach i odstępstwa w stosunku do zatwierdzonego planu monitorowania podczas okresu sprawozdawczego;
- 6) znaki rejestracyjne oraz rodzaje statków powietrznych wykorzystywanych w okresie objętym sprawozdaniem do wykonywania działań lotniczych objętych zakresem załącznika I do dyrektywy 2003/87/WE prowadzonych przez operatora statków powietrznych;
- 7) wybraną metodę obliczania masy pasażerów i odprawionego bagażu oraz ładunku i poczty;
- 8) całkowitą liczbę pasażerokilometrów oraz tonokilometrów w odniesieniu do wszystkich lotów wykonanych w trakcie roku, którego dotyczy sprawozdanie, objętych wykazem działalności lotniczej zawartym w załączniku I;
- 9) w odniesieniu do każdej pary lotnisk: oznacznik ICAO pary lotnisk, odległość (= długość ortodromy + 95 km) w km, całkowitą liczbę lotów przypadającą na parę lotnisk w okresie sprawozdawczym, całkowitą masę pasażerów i odprawionego bagażu (w tonach) na parę lotnisk w okresie sprawozdawczym, całkowitą liczbę pasażerów * kilometry na parę lotnisk, całkowitą masę ładunku i przesyłek pocztowych (w tonach) na parę lotnisk w okresie sprawozdawczym, sumę tonokilometrów na parę lotnisk (t km).

8. WERYFIKACJA

Oprócz wymogów dotyczących weryfikacji przedstawionych w sekcji 10.4 załącznika I, weryfikator bierze pod uwagę następujące kwestie:

- kompletność danych dotyczących lotów i tonokilometrów w stosunku do danych dotyczących ruchu lotniczego, na przykład gromadzonych przez Eurocontrol w celu upewnienia się, że w sprawozdaniu operatora uwzględniono jedynie kwalifikujące się loty,
- spójność pomiędzy podawanymi danymi a dokumentacją masy i arkuszem wyważenia.

W odniesieniu do tonokilometrów poziom istotności wynosi 5 %.”
