

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 16 aprilie 2009

de modificare a Deciziei 2007/589/CE cu privire la includerea orientărilor privind monitorizarea și raportarea emisiilor și a datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație

[notificată cu numărul C(2009) 2887]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/339/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 14 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității ⁽²⁾ a inclus activitățile de aviație în schema de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității.
- (2) În temeiul articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE, Comisia trebuie să adopte orientări pentru monitorizarea și raportarea emisiilor care rezultă din activitățile de aviație și pentru monitorizarea și raportarea datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație în vederea formulării unei cereri în sensul articolului 3e sau 3f din directiva sus-menționată.
- (3) Statul membru de administrare trebuie să asigure transmiterea către autoritatea competentă din statul membru respectiv, de către toți operatorii de aeronave, a unor planuri de monitorizare pentru instituirea unor măsuri

de monitorizare și raportare a emisiilor anuale și a datelor tonă-kilometru în vederea formulării unei cereri de alocare a unor certificate cu titlu gratuit, precum și aprobarea acestor planuri de către autoritatea competentă, în conformitate cu orientările adoptate în temeiul articolului 14 alineatul (1) din directiva sus-menționată.

- (4) Prin urmare, Decizia 2007/589/CE a Comisiei din 18 iulie 2007 de stabilire a unor orientări privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ trebuie modificată în consecință.
- (5) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului privind schimbările climatice la care se face trimitere la articolul 23 din Directiva 2003/87/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia 2007/589/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Orientările privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră rezultate din activitățile menționate în anexa I la Directiva 2003/87/CE și din activitățile incluse în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) din directiva

⁽¹⁾ JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

⁽²⁾ JO L 8, 13.1.2009, p. 3.

⁽³⁾ JO L 229, 31.8.2007, p. 1.

menționată anterior sunt stabilite în anexele I-XIV la prezenta decizie. Orientările privind monitorizarea și raportarea datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație în vederea formulării unei cereri în sensul articolului 3e sau al articolului 3f din Directiva 2003/87/CE sunt stabilite în anexa XV.

Aceste orientări au la bază principiile prevăzute în anexa IV la directiva menționată.”;

2. În lista anexelor se adaugă următoarele mențiuni:

„Anexa XIV: Orientări specifice activității pentru determinarea emisiilor rezultate din activitățile de aviație indicate în anexa I la Directiva 2003/87/CE

Anexa XV: Orientări specifice activității pentru determinarea datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație în vederea formulării unei cereri în sensul articolului 3e sau al articolului 3f din Directiva 2003/87/CE”;

3. Anexa I se modifică astfel cum este stabilit în partea A din anexa la prezenta decizie.

4. Se adaugă anexa XIV astfel cum este stabilit în partea B din anexa la prezenta decizie.

5. Se adaugă anexa XV astfel cum este stabilit în partea C din anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 16 aprilie 2009.

Pentru Comisie
Stavros DIMAS
Membru al Comisiei

ANEXĂ

A. Anexa I se modifică după cum urmează:

1. La secțiunea 1, cuvintele „anexele II-XI” se înlocuiesc cu „anexele II-XI și XIII-XV”.

2. Secțiunea 2 se modifică după cum urmează:

(a) partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În sensul prezentei anexe și al anexelor II-XV, se aplică definițiile cuprinse în Directiva 2003/87/CE. Cu toate acestea, în sensul prezentei anexe, «operator» înseamnă operator, astfel cum se prevede la litera (f) de la articolul 3 din Directiva 2003/87/CE și operator de aeronave, astfel cum se prevede la litera (o) de la articolul menționat.”;

(b) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) «sursă de emisie» înseamnă o parte identificabilă separat (punct sau proces) dintr-o instalație care generează emisii de gaze cu efect de seră importante sau, în cazul activităților de aviație, o aeronavă individuală.”;

(ii) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) «metoda de monitorizare» înseamnă totalitatea metodelor utilizate de către un operator sau operator de aeronave pentru determinarea emisiilor rezultate de la o anumită instalație sau dintr-o activitate de aviație.”;

(iii) la litera (f), se înlocuiește cuvântul „instalații” cu următorul text: „instalații sau unui operator de aeronave”;

(iv) litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) «nivel» înseamnă un element specific al unei metodologii pentru determinarea datelor privind activitatea, a factorilor de emisie, a emisiilor anuale, a mediei orare anuale a emisiilor și a factorilor de oxidare sau de conversie, precum și a sarcinii utile.”;

(v) litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) «perioadă de raportare» înseamnă un an calendaristic în timpul căruia emisiile sau datele tonă-kilometru trebuie monitorizate și raportate.”;

(vi) la litera (j), punctul final se înlocuiește cu următorul text:

„pentru activitățile de aviație, perioadă de comercializare înseamnă perioada prevăzută la articolul 3c alineatele (1) și (2) din directiva menționată.”;

(c) la alineatul (2), litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) «combustibil comercial standard» înseamnă combustibili comerciali standardizați la nivel internațional care prezintă un interval de încredere de 95 % de cel mult ± 1 % pentru puterea calorică specificată, inclusiv combustibilul gazos, petrolul ușor, benzina, petrolul lampant, kerosenul, etanul, propanul, butanul, kerosenul pentru avioanele cu reacție (jet A1 sau jet A), benzina pentru avioanele cu reacție (jet B) și benzina de aviație (AvGas).”;

(d) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

(i) ultima teză de la litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru instalațiile sau operatorii de aeronave pentru care nu există date istorice, datele provenind de la instalații reprezentative sau de la operatori de aeronave care îndeplinesc activități identice sau similare sunt utilizate drept referință și sunt adaptate în funcție de capacitatea instalațiilor sau operatorilor în cauză.”;

(ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) «fluxuri de surse *de minimis*» înseamnă un grup de fluxuri de surse minore selectate de către operator și care emit împreună anual cel mult 1 kilotonă de CO₂ fosil sau care contribuie cu mai puțin de 2 % (până la o contribuție totală maximă de 20 de kilotone de CO₂ fosil pe an) la totalul emisiilor anuale de CO₂ fosil ale instalației respective sau ale operatorului de aeronave respectiv, înainte de scăderea CO₂ transferat, luându-se în considerare valoarea cea mai ridicată în termeni de emisii absolute.”;

(iii) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) «fluxuri de surse minore» înseamnă fluxurile de surse selectate de către operator care emit împreună cel mult 5 kilotone de CO₂ fosil pe an sau care contribuie cu mai puțin de 10 % (până la o contribuție totală maximă de 100 de kilotone de CO₂ fosil pe an) la totalul emisiilor anuale de CO₂ fosil ale unei instalații sau ale unui operator de aeronave, înainte de scăderea CO₂ transferat, luându-se în considerare valoarea cea mai ridicată în termeni de emisii absolute.”;

(e) alineatul (5) se modifică după cum urmează:

(i) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) «certitudine rezonabilă» înseamnă un nivel de certitudine ridicat, dar nu absolut, exprimat oficial în avizul de verificare, în privința faptului că raportul de emisii supus verificării nu conține declarații materiale inexacte sau că instalația sau operatorul de aeronave nu prezintă neregularități materiale.”;

(ii) litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) «nivel de certitudine» înseamnă măsura în care verificatorul are certitudinea că, prin concluziile de verificare, s-a dovedit că informațiile raportate în raportul de emisie anual pentru instalații sau operatori de aeronave conțin sau nu declarații materiale inexacte.”;

(iii) la alineatul (5), literele (h) și (i) se înlocuiesc cu următorul text:

„(h) «neregularitate» înseamnă orice act sau omiterea unui act din partea unei instalații sau a unui operator de aeronave care este în curs de verificare, în mod intenționat sau accidental, ce contravine cerințelor stabilite în planul de monitorizare aprobat de către autoritatea competentă, în temeiul autorizației instalației sau al articolului 3g din Directiva 2003/87/CE;

(i) «neregularitate materială» înseamnă o neregularitate față de cerințele din cadrul planului de monitorizare aprobat de către autoritatea competentă, în temeiul autorizației instalației sau al articolului 3g din Directiva 2003/87/CE, care ar putea conduce la un mod diferit de abordare a instalației sau a operatorului de aeronave de către autoritatea competentă.”;

(f) se adaugă alineatul (6) după cum urmează:

„(6) În legătură cu emisiile și datele tonă-kilometru pentru activitățile de aviație se aplică următoarele definiții:

- (a) «aerodrom de plecare» înseamnă aerodromul de unde începe un zbor care constituie activitate de aviație, în conformitate cu lista din anexa I la Directiva 2003/87/CE;
- (b) «aerodrom de sosire» înseamnă aerodromul unde se încheie un zbor care constituie activitate de aviație, în conformitate cu lista din anexa I la Directiva 2003/87/CE;
- (c) «aerodromuri pereche» înseamnă perechea formată dintr-un aerodrom de plecare și un aerodrom de sosire;
- (d) «documentația privind masa și centrul» înseamnă documentația prevăzută pentru implementarea la nivel internațional sau național a standardelor și practicilor recomandate (SSPR), conform dispozițiilor din anexa 6 (Operarea aeronavelor) la Convenția de la Chicago (*), inclusiv conform dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului („EU-OPS”), astfel cum a fost modificat de Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008, anexa III subsecțiunea J sau ale regulamentelor internaționale echivalente;
- (e) «pasageri» înseamnă persoanele aflate la bordul aeronavei în timpul unui zbor, fără a include și membrii echipajului;
- (f) «sarcină utilă» înseamnă masa totală a mărfurilor, poștei, pasagerilor și bagajelor transportate la bordul aeronavei în timpul unui zbor;
- (g) «distanță» înseamnă distanța ortodromică între aerodromul de plecare și cel de sosire plus un factor suplimentar fix de 95 km;
- (h) «tonă-kilometru» înseamnă o tonă de sarcină utilă transportată pe o distanță de un kilometru.

(*) Convenția privind aviația civilă internațională și anexele la aceasta, semnate la Chicago la 7 decembrie 1944.”

3. Secțiunea 3 se modifică după cum urmează:

- (a) la paragraful al doilea, cuvântul „instalație” se înlocuiește cu cuvintele „instalație și un operator de aeronave”;
- (b) paragraful al cincilea se înlocuiește cu următorul text:

„*Precizie.* Trebuie să se asigure că emisiile determinate nu se situează, în mod sistematic, nici peste și nici sub nivelul emisiilor reale. Sursele de incertitudine vor fi, în măsura posibilului, identificate și reduse. Se va proceda cu atenția cuvenită pentru ca măsurarea și calculul emisiilor să atingă un nivel de precizie maximă. Operatorul trebuie să asigure o siguranță rezonabilă a acurateții emisiilor raportate. Emisiile sunt determinate utilizând metodologiile de monitorizare adecvate stabilite în prezentele orientări. Orice echipamente de măsurare sau alte echipamente de testare utilizate pentru a raporta datele de monitorizare trebuie să fie utilizate, întreținute, etalonate și verificate în mod corect. Fișierele și alte instrumente utilizate pentru a stoca și manipula datele de monitorizare nu trebuie să conțină nicio greșeală. Emisiile raportate și declarațiile conexe nu trebuie să conțină nicio declarație materială inexactă, trebuie să evite influențarea selecției și prezentarea informațiilor și să furnizeze un bilanț credibil și echilibrat cu privire la emisiile instalației sau ale operatorului de aeronave”;

- (c) la paragraful al șaselea, a treia teză se înlocuiește cu următorul text:

„Instrucțiunile date operatorului, în cadrul metodologiei de monitorizare, trebuie să fie simple și logice, să evite operațiunile redundante și să țină seama de sistemele existente în instalație sau care sunt utilizate de operatorul de aeronave.”;

4. Secțiunea 4.1 se modifică după cum urmează:

- (a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Procesul de monitorizare și de raportare referitor la o instalație sau la un operator de aeronave trebuie să includă toate emisiile de gaze cu efect de seră relevante care provin din totalitatea surselor de emisie și/sau a fluxurilor de surse legate de activitățile desfășurate în respectiva instalație sau de către un operator de aeronave și menționate în anexa I la Directiva 2003/87/CE, precum și din activitățile și gazele cu efect de seră incluse de către un stat membru în conformitate cu articolul 24 din Directiva 2003/87/CE. În plus, operatorii de aeronave trebuie să asigure elaborarea de proceduri documentate prin care să se țină evidența oricărui schimbări operate asupra listei surselor de emisie, precum închirierea sau achiziționarea de aeronave, asigurând astfel date de emisie complete și evitând dubla contabilizare.”;

(b) la paragraful al doilea, a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În consecință, toate sursele de emisie și fluxurile de surse rezultate din activitățile menționate în anexa I la Directiva 2003/87/CE care trebuie monitorizate și raportate sunt menționate în autorizație sau, în cazul activităților de aviație, sunt cuprinse în planul de monitorizare.”;

(c) paragraful al treilea se înlocuiește cu următorul text:

„Emisiile care provin de la motoare mobile cu combustie internă, utilizate în scopuri de transport, sunt excluse din categoria estimărilor de emisie pentru instalații.”

5. Prima teză de la secțiunea 4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„Conform anexei IV la Directiva 2003/87/CE, emisiile instalațiilor pot fi determinate folosind una dintre următoarele metode.”.

6. Secțiunea 4.3 se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă următoarea teză la primul paragraf:

„În conformitate cu articolul 3g din directiva menționată, operatorii de aeronave trebuie să înainteze autorității competente un plan de monitorizare care să stabilească măsurile pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a datelor tonă-kilometru.”;

(b) paragraful al treilea se înlocuiește cu următorul text:

„Autoritatea competentă verifică și aprobă planul de monitorizare elaborat de către operator, înainte de începutul perioadei de raportare și din nou, în urma oricărei modificări substanțiale a metodei de monitorizare aplicate unei instalații sau de către un operator de aeronave. În cazurile în care acest lucru este impus printr-o anexă specifică activității, planul de monitorizare va fi transmis în termenul indicat și cu respectarea unei forme standard.”

7. Secțiunea 5 se modifică după cum urmează:

(a) paragraful al treilea de la secțiunea 5.1 cu titlul „Emisii de ardere” se înlocuiește cu următorul text:

„Datele de activitate se bazează pe consumul de combustibil. Cantitatea de combustibil utilizat se exprimă în conținut energetic, adică în TJ, cu excepția cazului în care în prezentele orientări se prevede altfel. Nu se consideră necesară utilizarea unei puteri calorice nete pentru anumite activități în cazul în care anexele specifice activităților corespunzătoare indică faptul că se pot utiliza, la un nivel similar de precizie, factori de emisie exprimați ca t CO₂ pe tonă de combustibil. Factorul de emisie se exprimă ca t CO₂/TJ, cu excepția cazului în care în prezentele orientări se prevede altfel. În cazul arderii unui combustibil, nu tot carbonul conținut în combustibil se oxidează în CO₂. Oxidarea incompletă apare datorită imperfecțiunilor procesului de ardere, în urma căruia o parte din carbon nu este oxidat sau este oxidat parțial, fiind transformat în funingine sau cenușă. Carbonul neoxidat sau oxidat parțial este luat în considerare în factorul de oxidare care este exprimat sub forma unei fracții. Factorul de oxidare se exprimă în fracție unitară. Rezultă următoarea formulă de calcul.”;

- (b) la secțiunea 5.2, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Orientările specifice activității stabilite în anexele II-XI și XIV-XV prezintă metode specifice pentru determinarea următoarelor variabile: datele de activitate (care cuprind două variabile: combustibil/flux de materie și putere calorică netă), factorii de emisie, datele de compoziție, factorii de oxidare și de conversie și sarcina utilă.”;

- (c) titlul secțiunii 5.3 se înlocuiește cu următorul text:

„5.3. Metoda subsidiară pentru instalațiile fixe”;

- (d) titlul secțiunii 5.4 se înlocuiește cu următorul text:

„5.4. DATELE DE ACTIVITATE PENTRU INSTALAȚIILE FIXE”;

- (e) paragraful al doilea de la secțiunea 5.5 se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a realiza o transparență ridicată și o consecvență cât mai vastă cu inventarele naționale de gaze cu efect de seră, utilizarea, pentru emisiile de ardere, a factorilor de emisie ai unui combustibil exprimați ca $t \text{ CO}_2/t$ în loc de $t \text{ CO}_2/T$ se limitează la situațiile în care, în caz contrar, operatorul ar suporta costuri nejustificate și la situațiile definite în anexele specifice activității la prezentele orientări.”

8. Titlul secțiunii 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. METODE BAZATE PE MĂSURARE PENTRU INSTALAȚII FIXE”.

9. Secțiunea 7.1 se modifică după cum urmează:

- (a) Secțiunea 7.1 se modifică după cum urmează:

„În conformitate cu metoda bazată pe calcul, în temeiul dispozițiilor din secțiunea 5.2, autoritatea competentă aprobă corelarea nivelurilor fiecărui flux dintr-o instalație, precum și orice alte detalii ale metodei de monitorizare pentru respectiva instalație, astfel cum sunt cuprinse în autorizația instalației sau, pentru activitățile de aviație, planul de monitorizare al operatorului de aeronave. Procedând astfel, autoritatea competentă autorizează incertitudinea rezultată în mod direct din aplicarea corectă a metodei de monitorizare aprobate, dovada aprobării fiind conținutul autorizației sau, pentru activitățile de aviație, planul de monitorizare al operatorului de aeronave. Prin indicarea corelării nivelurilor în raportul de emisii, se raportează gradul de incertitudine în sensul Directivei 2003/87/CE. În consecință, dacă se aplică metoda bazată pe calcul, nu mai este necesară în viitor raportarea gradului de incertitudine.”;

- (b) prima teză de la paragraful al cincilea se înlocuiește cu următorul text:

„În toate celelalte cazuri, pentru a demonstra conformitatea cu pragurile de nesiguranță definite în anexele II-XI și XIV-XV la prezentele orientări, operatorul face dovada scrisă a nivelului de incertitudine, în relație cu determinarea datelor de activitate pentru fiecare flux.”.

10. Secțiunea 8 se modifică după cum urmează:

- (a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa IV la Directiva 2003/87/CE stabilește cerințele de raportare pentru instalații și operatori de aeronave. Formatul de raportare descris în secțiunea 14 din anexă și informațiile solicitate conținute în anexă se utilizează ca bază pentru raportarea datelor cantitative, cu excepția cazului în care un protocol standard electronic echivalent pentru raportarea anuală a fost publicat de către Comisie. În cazul în care o anexă specifică activității prevede un format de raportare, pentru raportare se va folosi formatul de raportare respectiv, precum și informațiile solicitate prin acesta.”;

(b) paragraful al unsprezecelea se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru a menține o coerență între datele raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE și datele declarate de către statele membre în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite privind schimbările climatice, precum și cu alte date de emisie raportate pentru Registrul european al emisiilor și transferului de poluanți (EPTR), fiecare activitate desfășurată într-o instalație sau de către un operator de aeronave trebuie să poarte, dacă este cazul, codurile unuia dintre următoarele două sisteme de raportare.”.

11. Secțiunea 9 se modifică după cum urmează:

(a) primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Operatorii documentează și arhivează datele privind monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale instalațiilor sau operatorilor de aeronave, provenite din toate sursele de emisie și/sau fluxurile de surse ce aparțin activităților indicate în anexa I la Directiva 2003/87/CE și menționate în legătură cu respectivele activități.

Datele de monitorizare documentate și arhivate trebuie să fie suficiente pentru a permite verificarea raportului de emisii anual referitor la o instalație sau la un operator de aeronave, prezentat de către operator în temeiul articolului 14 alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, în conformitate cu criteriile definite în anexa V la respectiva directivă.”;

(b) la paragraful al patrulea, cuvintele „operatorul unei instalații” se înlocuiesc cu cuvântul „operator”;

(c) a cincea liniuță de la paragraful al cincilea se înlocuiește cu următoarele:

„— documentația privind procedura de colectare a datelor de activitate ale instalației sau operatorului de aeronave și fluxurilor acesteia.”;

(d) se adaugă următorul paragraf la sfârșitul secțiunii 9:

„În ceea ce privește activitățile de aviație, se păstrează următoarele informații suplimentare:

- lista aeronavelor deținute și închiriate, precum și dovezile necesare pentru a atesta caracterul complet al listei respective;
- lista zborurilor cuprinse în fiecare perioadă de raportare, precum și dovezile necesare pentru a atesta caracterul complet al listei respective;
- datele utilizate pentru determinarea sarcinii utile și a distanței relevante pentru anii pentru care sunt raportate date tonă-kilometru;
- documentația asupra metodei de abordare a lacunelor de date, dacă este cazul, și a datelor utilizate pentru suprimarea lacunelor existente.”.

12. Secțiunea 10 se modifică după cum urmează:

(a) la paragraful al treilea din secțiunea 10.3.3, cuvântul „instalații” se înlocuiește cu cuvintele „instalații sau aceluiași operator de aeronave”;

(b) la secțiunea 10.4.1, paragraful al treilea se înlocuiește cu următorul text:

„Operatorul prezintă verficatorului raportul de emisii, o copie a propriului plan (a propriilor planuri) de monitorizare aprobat(e), precum și orice altă informație utilă.”;

(c) la secțiunea 10.4.2 paragraful al doilea litera (a), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— cunoaște fiecare activitate desfășurată în instalație sau de către operatorul de aeronave, sursele de emisii, fluxurile de surse prezente în instalație sau în activitățile de aviație relevante ale operatorului de aeronave, echipamentul de măsurare utilizat pentru a monitoriza sau măsura datele de activitate, originea și aplicarea factorilor de emisie și a factorilor de oxidare/de conversie, orice alte date utilizate pentru a calcula sau măsura emisiile, precum și mediul de exploatare a instalației sau al operatorului de aeronave;”

(d) la secțiunea 10.4.2, tabelul 3 se înlocuiește cu următorul tabel:

„Tabelul 3

	Nivelul de materialitate
Instalații categoriile A și B sau operatori de aeronave cu nivelul anual de emisii de cel mult 500 de kilotone de CO ₂	5 %
Instalații categoria C sau operatori de aeronave cu nivelul anual de emisii de peste 500 de kilotone de CO ₂	2 %”

13. La secțiunea 11, în tabelul 4, după rubrica pentru „kerosen”, se introduc următoarele rubrici noi:

Combustibil	Factor de emisie (tCO ₂ /TJ)	Putere calorică netă (TJ/Gg)
	Orientările IPCC 2006 (cu excepția biomasei)	Orientările IPCC 2006
„Benzină de aviație (AvGas)	70,0	44,3
Benzină pentru avioanele cu reacție (jet B)	70,0	44,3
Kerosen pentru avioanele cu reacție (jet A1 sau jet A)	71,5	44,1”

14. La secțiunea 13.5.2, a treia teză de la primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Laboratoarele respective și procedurile analitice relevante sunt menționate în planul de monitorizare.”

15. La secțiunea 14 primul paragraf, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare într-o anexă specifică activității, tabelele următoare se utilizează drept bază pentru raportare și pot fi adaptate în funcție de numărul de activități, tipul instalației, combustibili și procesele monitorizate.”

16. Secțiunea 15 se modifică după cum urmează:

(a) la secțiunea 15.1 secțiunea de tabel 1.A, se introduc următoarele rubrici înainte de rubrica „4. Alte sectoare”:

„3. Transport

(a) Aviație civilă”

(b) la secțiunea 15.1 secțiunea de tabel „ELEMENTE INFORMATIVE”, se introduce următoarea rubrică după rubrica „Emisii de CO₂ rezultate din biomasă”:

„Buncăre internaționale, aviație”

B. Se adaugă anexa XIV după cum urmează:

„ANEXA XIV

Orientări specifice activității pentru determinarea emisiilor provenite din activitatea de aviație, indicate în anexa I la Directiva 2003/87/CE

1. LIMITE ȘI EXHAUSTIVITATE

Orientările specifice activității din cadrul prezentei anexe sunt destinate monitorizării și raportării emisiilor rezultate din activitățile de aviație indicate în anexa I la Directiva 2003/87/CE. Anexa II privind arderea combustibililor nu se aplică în cazul surselor mobile cum sunt aeronavele.

Sunt incluse toate zborurile prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE și efectuate de către un operator de aeronave în cursul perioadei de raportare. În vederea identificării operatorului unic de aeronave, în conformitate cu definiția de la articolul 3 litera (o) din Directiva 2003/87/CE, care efectuează un zbor, se folosește indicativul de apel utilizat în vederea asigurării controlului traficului aerian (ATC). Indicativul de apel reprezintă codul de identificare OACI din caseta nr. 7 din planul de zbor sau, dacă respectivul cod nu este disponibil, marca de înregistrare a aeronavei. În cazul în care identitatea operatorului de aeronave este necunoscută, deținătorul aeronavei se consideră a fi operatorul aeronavei, cu excepția cazului în care se face dovada asupra identității operatorului de aeronave într-un mod acceptabil pentru autoritatea competentă.

2. DETERMINAREA EMISIILOR DE CO₂

Emisiile de CO₂ rezultate din activitățile de aviație se calculează utilizând următoarea formulă:

Emisii de CO₂ = consumul de combustibil * factorul de emisie

2.1. ALEGEREA METODEI

Operatorul de aeronave definește în cadrul planului de monitorizare metoda de monitorizare utilizată pentru fiecare tip de aeronavă. În cazul în care operatorul de aeronave intenționează să utilizeze aeronave închiriate sau de alte tipuri, care nu sunt încă incluse în planul de monitorizare la data înaintării către autoritatea competentă, operatorul de aeronave include în planul de monitorizare o descriere a procedurii utilizate pentru definirea metodei de monitorizare pentru respectivele tipuri suplimentare de aeronave. După alegerea metodei de monitorizare, operatorul de aeronave asigură aplicarea sistematică a acesteia.

Operatorul de aeronave definește următoarele aspecte în cadrul planului de monitorizare pentru fiecare tip de aeronavă:

- (a) formula de calcul care se utilizează (metoda A sau metoda B);
- (b) sursa datelor utilizate pentru determinarea datelor asupra alimentării cu combustibil și asupra combustibilului din rezervor, precum și metodele de transmitere, stocare și extragere a datelor respective;
- (c) metoda utilizată pentru determinarea densității, după caz. În cazul în care se utilizează tabele de corelație densitate – temperatură, operatorul trebuie să precizeze sursa datelor respective.

Pentru literele (b) și (c), în cazul în care acest lucru este necesar în situații speciale, cum este cazul furnizorilor de combustibil care nu pot furniza toate datele necesare în cadrul unei anumite metode, lista metodelor aplicate poate cuprinde o listă a abaterilor de la metoda generală pentru anumite aerodromuri.

2.2. CONSUMUL DE COMBUSTIBIL

Consumul de combustibil se exprimă în combustibil consumat în unități de masă (tone) în cursul perioadei de raportare.

Combustibilul consumat trebuie monitorizat pentru fiecare zbor și pentru fiecare tip de combustibil și include combustibilul consumat de către unitatea auxiliară de putere, în conformitate cu formulele de calcul prezentate în continuare. Alimentarea cu combustibil poate fi determinată pe baza măsurării efectuate de către furnizorul de combustibil, astfel cum se atestă în notele de livrare a combustibilului sau în facturile corespunzătoare fiecărui zbor. De asemenea, alimentarea cu combustibil poate fi determinată și cu ajutorul sistemelor de măsurare de la bordul aeronavelor. Datele trebuie obținute de la furnizorul de combustibil, înregistrate în documentația privind masa și centrul, în jurnalul tehnic al aeronavei sau transmise în formă electronică de la aeronavă către operatorul de aeronave. Cantitatea de combustibil din rezervor poate fi determinată cu ajutorul sistemelor de măsurare de la bordul aeronavei și înregistrată în documentația privind masa și centrul, în jurnalul tehnic al aeronavei sau transmisă în formă electronică de la aeronavă către operatorul de aeronave.

Operatorul alege metoda care asigură date cât mai complete și într-un timp cât mai scurt, care oferă, în același timp, cel mai coborât grad de incertitudine, fără a atrage costuri nejustificate.

2.2.1. FORMULE DE CALCUL

Consumul real de combustibil se calculează utilizând una dintre următoarele două metode:

METODA A:

Se utilizează următoarea formulă:

Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor (tone) = cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul respectiv (tone) – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării pentru zborul următor (tone) + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor (tone)

În cazul în care nu se face alimentare cu combustibil pentru zborul respectiv sau pentru zborul următor, cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei se determină la momentul pornirii acesteia pentru efectuarea zborului respectiv sau a zborului următor. În cazurile excepționale în care o aeronavă efectuează alte manevre decât zborul, cum ar fi cele pentru supunerea la lucrări majore de întreținere care presupun golirea rezervoarelor, după zborul al cărui consum de combustibil este monitorizat, operatorul de aeronave poate înlocui valorile reprezentând «cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării pentru zborul următor + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor» cu valoarea reprezentând: «cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare la începutul manevrei următoare a aeronavei», astfel cum este înregistrată în jurnalele tehnice.

METODA B:

Se utilizează următoarea formulă:

Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor (tone) = cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior (tone) + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul respectiv (tone) – cantitatea de combustibil din rezervoare la oprirea aeronavei la sfârșitul zborului respectiv (tone)

Momentul opririi aeronavei poate fi considerat echivalent cu momentul opririi motorului. În cazul în care o aeronavă nu a efectuat un zbor înainte de zborul pentru care se măsoară consumul de combustibil, operatorul de aeronave poate furniza cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la sfârșitul manevrelor anterioare ale aeronavei, astfel cum au fost înregistrate în jurnalele tehnice, în loc de «cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior».

2.2.2. CERINȚE PRIVIND CUANTIFICAREA

Nivelul 1

Consumul de combustibil în perioada de raportare este determinat cu o incertitudine maximă admisă mai mică de $\pm 5,0 \%$.

Nivelul 2

Consumul de combustibil în perioada de raportare este determinat cu o incertitudine maximă admisă mai mică de $\pm 2,5 \%$.

Operatorii de aeronave ale căror emisii anuale medii raportate pentru perioada de comercializare anterioară (sau estimări prudente ori previziuni, în cazul în care emisiile raportate nu mai sunt disponibile sau nu se mai aplică) sunt cel mult egale cu 50 de kilotone de CO₂ fosil aplică cel puțin nivelul 1 pentru fluxurile de surse majore. Toți ceilalți operatori de aeronave aplică nivelul 2 pentru fluxurile de surse majore.

2.2.3. DENSITATEA COMBUSTIBILULUI

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămas în rezervoare este determinată ca unități de volum (litri sau m³), operatorul de aeronave transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile reale de densitate. Densitate reală înseamnă densitatea exprimată ca kg/litru și determinată la temperatura aplicabilă pentru o anumită măsurare. Cu excepția cazului în care se pot utiliza sisteme de măsurare aflate la bord, densitatea reală trebuie să fie cea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentare și înregistrată în factura sau nota de livrare pentru combustibil. În cazul în care informația respectivă nu este disponibilă, densitatea reală se determină pe baza temperaturii combustibilului în timpul alimentării indicată de furnizorul de combustibil sau prevăzută pentru aerodromul unde are loc alimentarea, cu ajutorul tabelelor de corespondență densitate-temperatură. Numai în cazurile în care se demonstrează, într-o manieră acceptabilă pentru autoritatea competentă, că nu sunt disponibile valorile reale se aplică un factor standard de densitate de 0,8 kg/litru.

2.3. FACTOR DE EMISIE

Pentru fiecare combustibil de aviație se folosesc următorii factori de referință, exprimați ca t CO₂/t combustibil, pe baza puterilor calorice nete de referință și a factorilor de emisie prevăzuți la secțiunea 11 din anexa I:

Tabelul 1

Factori de emisie pentru combustibili de aviație

Combustibil	Factor de emisie (tCO ₂ /tcombustibil)
Benzină de aviație (AvGas)	3,10
Benzină pentru avioanele cu reacție (jet B)	3,10
Kerosen pentru avioanele cu reacție (jet A1 sau A)	3,15

În cadrul raportării, această abordare se consideră a face parte din nivelul 1.

Pentru combustibilii alternativi, pentru care nu au fost definite valori de referință, factorii de emisie specifici activității se determină în conformitate cu prevederile de la secțiunile 5.5 și 13 din anexa I. În astfel de cazuri, puterea calorică netă se determină și se raportează ca element informativ. În cazul în care combustibilul alternativ conține biomasă, se aplică cerințele de monitorizare și raportare asupra conținutului de biomasă, în conformitate cu dispozițiile din anexa I.

În cazul combustibililor comercializați pe piață, factorul de emisie sau conținutul de carbon pe care se bazează acesta, conținutul de biomasă și puterea calorică netă pot fi obținute din registrele de achiziții pentru combustibilul respectiv puse la dispoziție de furnizorul de combustibil, cu condiția să fie obținute pe baza unor standarde internaționale acceptate.

3. EVALUAREA GRADULUI DE INCERTITUDINE

Operatorul de aeronave trebuie să aibă capacitatea necesară de înțelegere a principalelor surse de incertitudine la calcularea emisiilor. Nu se impune operatorului de aeronave să efectueze o evaluare detaliată a incertitudinii, în conformitate cu dispozițiile de la secțiunea 7.1 anexa I, cu condiția ca operatorul de aeronave să identifice sursele de incertitudine și nivelurile de incertitudine asociate acestora. Aceste informații se utilizează la alegerea metodei de monitorizare în conformitate cu secțiunea 2.2.

În cazurile în care cantitățile de combustibil alimentat se determină numai pe baza cantității facturate de combustibil sau a altor informații corespunzătoare asigurate de furnizorul de combustibil, cum ar fi notele de livrare pentru alimentarea cu combustibil pe zbor, nu mai sunt necesare alte dovezi cu privire la nivelul de incertitudine asociat.

În cazul în care se utilizează sisteme de măsurare a combustibilului alimentat aflate la bordul aeronavei, nivelul de incertitudine asociat măsurării trebuie să fie atestat prin certificate de etalonare. În cazul în care nu sunt disponibile astfel de certificate, operatorul de aeronave adoptă următoarele măsuri:

- furnizează specificațiile producătorului de aeronavă prin care se determină nivelurile de incertitudine ale sistemelor de măsurare a combustibilului aflate la bordul aeronavelor; și

— furnizează dovezi asupra desfășurării de verificări de rutină asupra funcționării în condiții corespunzătoare a sistemelor de măsurare a combustibilului.

Incertitudinile corespunzătoare tuturor celorlalte componente ale metodei de monitorizare pot avea la bază raționamente experte prudente, care iau în calcul numărul estimat de zboruri din perioada de raportare. Nu există nicio cerință de a lua în calcul efectul cumulativ al tuturor componentelor sistemului de măsurare asupra incertitudinii datelor privind activitatea anuală.

Operatorul de aeronave desfășoară cu regularitate verificări prin confruntarea cantității alimentate care reiese din facturi cu cantitatea alimentată indicată de măsurătorile efectuate la bord și adoptă măsuri de remediere, în conformitate cu secțiunea 10.3.5, în cazul în care se constată abateri.

4. PROCEDURI SIMPLIFICATE PENTRU EMIȚĂTORII DE TALIE REDUSĂ

Operatorii de aeronave care operează mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni fiecare și operatorii de aeronave care operează zboruri ale căror emisii anuale totale nu depășesc 10 000 de tone de CO₂ pe an se consideră emițători de talie redusă.

Operatorii de aeronave care sunt emițători de talie redusă își pot estima consumul de combustibil folosind instrumentele puse în aplicare de Eurocontrol sau de o altă organizație competentă care poate prelucra toate informațiile de trafic aerian relevante, cum sunt cele aflate la dispoziția Eurocontrol. Instrumentele aplicabile trebuie utilizate numai cu aprobarea Comisiei, inclusiv în cazul aplicării factorilor de corecție pentru compensarea oricăror imperfecțiuni ale metodelor de modelare.

Operatorii de aeronave care utilizează procedura simplificată și care depășesc pragul pentru emițătorii de talie redusă în cadrul unui an de raportare trebuie să comunice acest fapt autorității competente. Cu excepția cazului în care operatorul de aeronave demonstrează într-un mod acceptabil pentru autoritatea competentă faptul că pragul nu va fi depășit din nou începând cu următoarea perioadă de raportare, operatorul de aeronave trebuie să actualizeze planul de monitorizare pentru a îndeplini cerințele de monitorizare prevăzute la secțiunile 2 și 3. Planul de monitorizare revizuit este înaintat către autoritatea competentă spre aprobare fără întârzieri nejustificate.

5. METODE DE ABORDARE A LACUNELOR DE DATE

Operatorul de aeronave ia toate măsurile necesare pentru a preveni cazurile de date incomplete prin punerea în aplicare a unor activități de control corespunzătoare, astfel cum sunt indicate la secțiunile 10.2-10.3 din anexa I la prezentele orientări.

În cazul în care o autoritate competentă, un operator de aeronave sau verificatorul constată lipsa parțială a datelor necesare pentru determinarea emisiilor corespunzătoare unui zbor prevăzut în anexa I la Directiva 2003/87/CE ca urmare a unor împrejurări independente de voința operatorului de aeronave și care nu pot fi determinate printr-o metodă alternativă definită în planul de monitorizare, emisiile pentru zborul respectiv pot fi estimate de către operator utilizând instrumentele menționate la secțiunea 4 de mai sus. Cantitatea de emisii pentru care este utilizată această metodă de abordare este precizată în raportul de emisie anual.

6. PLANUL DE MONITORIZARE

Operatorii de aeronave transmit planul de monitorizare către autoritatea competentă spre aprobare cu cel puțin patru luni înainte de începerea primei perioade de raportare.

Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a asigura revizuirea planului de monitorizare de către operatorul de aeronave înainte de începerea fiecărei perioade de comercializare și înaintează un plan de monitorizare revizuit, dacă este cazul. După înaintarea unui plan de monitorizare pentru raportarea emisiilor începând cu 1 ianuarie 2010, se efectuează o revizuire a planului de monitorizare înainte de debutul perioadei de comercializare care începe în 2013.

La efectuarea acestei revizuii, operatorul de aeronave evaluează într-un mod acceptabil pentru autoritatea competentă dacă este posibilă modificarea metodei de monitorizare în vederea îmbunătățirii calității datelor raportate fără a se atrage costuri nejustificat de mari. În cazul în care există propuneri de modificare a metodei de monitorizare, acestea se comunică autorității competente. Modificările substanțiale ale metodei de monitorizare care necesită o actualizare a planului de monitorizare se supun aprobării autorității competente. Se consideră modificări substanțiale următoarele:

- o modificare a emisiilor anuale medii raportate, care impune operatorului de aeronave să aplice un nivel diferit, astfel cum este prevăzut la secțiunea 2.2.2;
- o modificare a numărului de zboruri sau a emisiilor anuale totale care atrage depășirea de către operatorul de aeronave a pragului pentru emițătorii de talie redusă, astfel cum este prevăzut la secțiunea 4;
- modificări substanțiale ale tipului de combustibili utilizați.

Prin derogare de la dispozițiile secțiunii 4.3 din anexa I, planul de monitorizare trebuie să conțină următoarele informații:

Pentru toți operatorii de aeronave:

1. identificarea operatorului de aeronave, indicativul de apel sau un alt cod unic de identificare utilizat în cadrul controlului traficului aerian, detaliile de contact ale operatorului de aeronave și ale unei persoane abilitate din cadrul operatorului de aeronave, adresa de contact;
2. identificarea versiunii planului de monitorizare;
3. o listă inițială a tipurilor de aeronave din cadrul flotei operate la data înaintării planului de monitorizare și numărul aeronavelor pe tipuri, precum și o listă orientativă a tipurilor suplimentare de aeronave care urmează a fi utilizate, inclusiv, în cazul în care datele respective sunt disponibile, numărul estimat de aeronave pe tipuri, precum și fluxul de combustibili (tipurile de combustibili) asociat fiecărui tip de aeronavă;
4. o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru determinarea caracterului complet al listei surselor de emisii în cursul anului de monitorizare, respectiv pentru asigurarea monitorizării și raportării complete asupra emisiilor aeronavelor deținute, precum și ale aeronavelor închiriate;
5. o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei zborurilor operate sub codul unic de identificare pentru fiecare pereche de aerodromuri, precum și a procedurilor utilizate pentru a stabili dacă zborurile sunt prevăzute în anexa I din Directiva 2003/87/CE, asigurând astfel date complete și evitând dubla contabilizare;
6. o descriere a activităților de achiziție și manipulare a datelor, precum și a activităților de control, de control și asigurare a calității, inclusiv întreținerea și etalonarea echipamentelor de măsurare (a se vedea secțiunea 10.3 din anexa I);
7. dacă este cazul, informații asupra legăturilor relevante cu activitățile desfășurate în cadrul sistemului comunitar de management și audit ecologic (EMAS) și al altor sisteme de management al mediului (de ex. ISO14001:2004), în special informații privind procedurile și controalele care prezintă importanță pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Pe lângă punctele 1-7, pentru toți operatorii de aeronave, cu excepția emițătorilor de talie redusă care doresc să utilizeze procedura simplificată definită în secțiunea 4 de mai sus, planul de monitorizare trebuie să includă următoarele:

8. o descriere a metodelor de monitorizare a consumului de combustibil atât pentru aeronavele deținute, cât și pentru aeronavele închiriate, inclusiv:
 - (a) metoda aleasă (metoda A sau metoda B) pentru calcularea consumului de combustibil; în cazul în care nu se aplică aceeași metodă pentru toate tipurile de aeronavă, trebuie furnizată o justificare pentru această abordare, precum și o listă cu precizări asupra condițiilor în care se utilizează fiecare metodă;
 - (b) proceduri pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului din rezervoare, inclusiv a nivelurilor alese, o descriere a instrumentelor de măsurare implicate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurători, după caz;

- (c) o procedură pentru a asigura încadrarea în cerințele nivelului ales a incertitudinii totale corespunzătoare măsurătorilor de combustibil, din punctul de vedere al certificatelor de etalonare a sistemelor de măsurare, al legislației naționale, al clauzelor din contractele cu clienții sau al standardelor de precizie ale furnizorilor de combustibil;
- 9. procedurile de măsurare a densității utilizate pentru combustibilul alimentat și combustibilul din rezervoare, inclusiv o descriere a instrumentelor de măsurare implicate sau, în cazul în care măsurarea nu este posibilă, valoarea standard utilizată și o justificare pentru abordarea aleasă;
- 10. factorii de emisie utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele pentru determinarea factorilor de emisie, inclusiv abordarea pentru eșantionare, metodele de analiză, o descriere a laboratoarelor utilizate și a acreditărilor acestora și/sau a procedurilor acestora de asigurare a calității.

Pe lângă punctele 1-7, pentru emițătorii de talie redusă care doresc să utilizeze procedura simplificată definită în secțiunea 4 de mai sus, planul de monitorizare trebuie să includă următoarele:

- 11. dovezi asupra îndeplinirii pragurilor definite la secțiunea 4 pentru emițătorii de talie redusă;
- 12. o confirmare asupra instrumentului care urmează a fi utilizat, în conformitate cu dispozițiile de la secțiunea 4, inclusiv o descriere a instrumentului.

Autoritatea competentă poate solicita operatorului de aeronave să utilizeze un formular electronic pentru transmiterea planului de monitorizare. Comisia poate publica un formular electronic standard sau specificații privind forma fișierului. În acest caz, autoritatea competentă acceptă utilizarea de către operatorul de aeronave a formularului sau a specificațiilor respective, cu excepția cazului în care formularul autorității competente impune cel puțin furnizarea acelorași date.

7. FORMATUL DE RAPORTARE

Operatorii de aeronave trebuie să utilizeze formatul prevăzut la secțiunea 8 de mai jos pentru raportarea emisiilor anuale. Autoritatea competentă poate solicita operatorului de aeronave să utilizeze un formular electronic pentru înaintarea raportului anual de monitorizare. Comisia poate publica un formular electronic standard sau specificații privind forma fișierului. În acest caz, autoritatea competentă acceptă utilizarea de către operatorul de aeronave a formularului sau a specificațiilor respective, cu excepția cazului în care formularul autorității competente impune cel puțin furnizarea acelorași date.

Emisiile se raportează în cantități rotunjite exprimate în tone de CO₂. Factorii de emisie se rotunjesc la un număr semnificativ de zecimale atât pentru calcularea, cât și pentru raportarea emisiilor. Pentru calcule se utilizează valoarea consumului de combustibil pe zbor cu toate zecimalele semnificative.

8. CONȚINUTUL RAPORTULUI DE EMISIE ANUAL

Fiecare operator de aeronave trebuie să includă următoarele informații în cadrul raportului de emisie anual:

- 1. date de identificare ale operatorului de aeronave, în conformitate cu anexa IV la Directiva 2003/87/CE și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;
- 2. numele și adresa verficatorului raportului;
- 3. anul de raportare;
- 4. indicarea planului de monitorizare aprobat și a numărului versiunii acestuia;
- 5. modificările relevante asupra operațiunilor și abaterile față de planul de monitorizare aprobat în cursul perioadei de raportare;
- 6. numerele de înmatriculare ale aeronavelor și tipurile de aeronavă utilizate în perioada care face obiectul raportului pentru desfășurarea activităților de aviație prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE de către operatorul de aeronave;
- 7. numărul total de zboruri care fac obiectul raportului;
- 8. datele prevăzute în tabelul 2 de mai jos;

9. elemente informative: cantitatea de biomasă utilizată drept combustibil în cursul anului de raportare (în tone sau m³), pe tipuri de combustibil.

Tabelul 2

Formatul de raportare pentru emisiile anuale rezultate din activitățile de aviație

Parametru	Unități de măsură	Flux de surse			Total
		Tipul 1 de combustibil	Tipul 2 de combustibil	Tipul n de combustibil	
Denumirea combustibilului					
Surse de emisii care utilizează fiecare tip de flux de surse (Tipuri generice de aeronave):					
Consumul total de combustibil:	t				
Putere calorică netă a combustibilului ⁽¹⁾	TJ/t				
Factorul de emisie pentru acest combustibil	t CO ₂ /t sau t CO ₂ /TJ				
Emisiile cumulate totale de CO ₂ rezultate din toate zborurile eligibile care utilizează acest combustibil	t CO ₂				
pentru care statul membru de plecare este același cu statul membru de sosire (zboruri interne)	t CO ₂				
pentru toate celelalte zboruri (zboruri internaționale, atât intra-comunitare, cât și extracomunitare)	t CO ₂				

Emisiile cumulate de CO₂ rezultate din toate zborurile pentru care statul membru de plecare este același cu statul membru de sosire (zboruri interne):

Statul membru 1	t CO ₂				
Statul membru 2	t CO ₂				
Statul membru n	t CO ₂				

Emisiile cumulate de CO₂ rezultate din toate zborurile cu plecare din oricare stat membru către un alt stat membru sau către o țară terță ⁽²⁾:

Statul membru 1	t CO ₂				
Statul membru 2	t CO ₂				
Statul membru n	t CO ₂				

Emisiile cumulate de CO₂ rezultate din toate zborurile cu sosire în oricare stat membru dinspre o țară terță ⁽²⁾:

Statul membru 1	t CO ₂				
Statul membru 2	t CO ₂				
Statul membru n	t CO ₂				

⁽¹⁾ Nu se aplică pentru combustibilii comerciali standard prevăzuți în tabelul 1 din prezenta anexă utilizați pentru activitățile de aviație.

⁽²⁾ Emisiile cumulate pentru țările terțe raportate defalcate pe țări.

Fiecare operator de aeronave trebuie să includă următoarele informații într-o anexă la propriul raport de emisie anual:

— Emisiile anuale și numărul anual de zboruri pentru fiecare pereche de aerodromuri.

Operatorul poate solicita respectarea confidențialității informațiilor cuprinse în anexa respectivă.

9. VERIFICAREA

Pe lângă cerințele de verificare prevăzute la secțiunea 10.4 din anexa I, verficatorul trebuie să aibă în vedere și următoarele:

- caracterul complet al datelor privind zborurile și emisiile față de datele de trafic aerian, cum ar fi cele colectate de Eurocontrol;
- corespondența dintre datele raportate și documentația privind masa și centrul;
- corespondența dintre datele cumulate privind consumul de combustibil și datele privind combustibilul achiziționat sau furnizat într-un alt mod pentru aeronava care desfășoară activitățile de aviație.”

C. Se adaugă anexa XV după cum urmează:

„ANEXA XV

Orientări specifice activității pentru determinarea datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație în vederea formulării unei cereri în sensul articolului 3e sau 3f din Directiva 2003/87/CE

1. INTRODUCERE

Prezenta anexă cuprinde orientările generale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE.

Anexa I se aplică la monitorizarea, raportarea și verificarea datelor tonă-kilometru, după caz. În acest sens, trimerile la emisii sunt interpretate ca trimiteri la datele tonă-kilometru. Secțiunile 4.1, 4.2, 5.1, 5.3-5.7, 6-7 și 11-16 din anexa I nu se aplică pentru datele tonă-kilometru.

2. LIMITE ȘI EXHAUSTIVITATE

Orientările specifice activității din cadrul prezentei anexe se utilizează pentru monitorizarea și raportarea datelor tonă-kilometru corespunzătoare activităților de aviație, astfel cum sunt incluse în anexa I la Directiva 2003/87/CE. Sunt incluse toate zborurile prevăzute în anexa I la directiva menționată și care au fost efectuate de către un operator de aeronave în cursul perioadei de raportare.

În vederea identificării operatorului unic de aeronave, în conformitate cu definiția de la articolul 3 litera (o) din Directiva 2003/87/CE, care efectuează un zbor, se folosește indicativul de apel utilizat în vederea asigurării controlului traficului aerian (ATC). Indicativul de apel reprezintă codul de identificare OACI din caseta nr. 7 din planul de zbor sau, dacă respectivul cod nu este disponibil, marca de înregistrare a aeronavei. În cazul în care identitatea operatorului de aeronave este necunoscută, deținătorul aeronavei se consideră a fi operatorul aeronavei, cu excepția cazului în care se face dovada asupra identității operatorului de aeronave.

3. PLANUL DE MONITORIZARE

În conformitate cu articolul 3g din Directiva 2003/87/CE, operatorii de aeronave trebuie să înainteze un plan de monitorizare care să stabilească măsurile pentru monitorizarea și raportarea datelor tonă-kilometru.

Operatorii de aeronave transmit planul de monitorizare autorității competente spre aprobare cu cel puțin patru luni înainte de începerea primei perioade de raportare.

Operatorul de aeronave definește în cadrul planului de monitorizare metoda de monitorizare utilizată pentru fiecare tip de aeronavă. În cazul în care operatorul de aeronave intenționează să utilizeze aeronave închiriate sau de alte tipuri, care nu sunt încă incluse în planul de monitorizare la data înaintării către autoritatea competentă, operatorul de aeronave include în planul de monitorizare o descriere a procedurii utilizate pentru definirea metodei de monitorizare pentru respectivele tipuri suplimentare de aeronave. După alegerea metodei de monitorizare, operatorul de aeronave asigură aplicarea sistematică a acesteia.

Prin derogare de la dispozițiile secțiunii 4.3 din anexa I, planul de monitorizare trebuie să conțină următoarele informații:

1. identificarea operatorului de aeronave, indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate în cadrul controlului traficului aerian, detaliile de contact ale operatorului de aeronave și ale unei persoane abilitate din cadrul operatorului de aeronave, adresa de contact;
2. identificarea versiunii planului de monitorizare;
3. o listă inițială a tipurilor de aeronave din cadrul flotei operate la data transmiterii planului de monitorizare și numărul aeronavelor pe tipuri, precum și o listă orientativă a tipurilor suplimentare de aeronave care urmează a fi utilizate, inclusiv, în cazul în care datele respective sunt disponibile, numărul estimat de aeronave pe tipuri;
4. o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru identificarea caracterului complet al listei aeronavelor utilizate în cursul anului de monitorizare, respectiv pentru asigurarea monitorizării și raportării complete asupra datelor tonă-kilometru corespunzătoare aeronavelor deținute, precum și aeronavelor închiriate;
5. o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei zborurilor operate sub codul unic de identificare pentru fiecare pereche de aerodromuri, precum și a procedurilor utilizate pentru a stabili dacă zborurile sunt prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE, asigurând astfel date complete și evitând dubla contabilizare;
6. o descriere a activităților de achiziție și manipulare a datelor, precum și a activităților de control, în conformitate cu secțiunea 10.3 din anexa I;
7. informații asupra legăturilor relevante cu activitățile desfășurate în cadrul unui sistem de management al calității, în special informații privind procedurile și controalele care prezintă importanță pentru monitorizarea și raportarea datelor tonă-kilometru, dacă este cazul;
8. o descriere a metodelor de determinare a datelor tonă-kilometru pentru fiecare zbor, inclusiv următoarele:
 - (a) procedurile, responsabilitățile, sursele de date și formulele de calcul pentru determinarea și înregistrarea distanței pentru fiecare pereche de aerodromuri;
 - (b) dacă se utilizează o masă standard de 100 kg pentru fiecare pasager (nivelul 1) sau masa pasagerilor din documentația privind masa și centrul (nivelul 2). În cazul nivelului 2, trebuie furnizată o descriere a procedurii de obținere a masei pasagerilor;
 - (c) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea masei mărfurilor și poștei;
 - (d) o descriere a dispozitivelor de măsurare utilizate pentru măsurarea masei pasagerilor, mărfurilor și trimiterilor poștale, după caz.

Autoritatea competentă poate solicita operatorului de aeronave să utilizeze un formular electronic pentru înaintarea planului de monitorizare. Comisia poate publica un formular electronic standard sau specificații privind forma fișierului. În acest caz, autoritatea competentă acceptă utilizarea de către operatorul de aeronave a formularului sau a specificațiilor respective, cu excepția cazului în care formularul autorității competente impune cel puțin furnizarea aceluiași date.

4. METODELE DE CALCUL AL DATELOR TONĂ-KILOMETRU

4.1. FORMULA DE CALCUL

Operatorii de aeronave monitorizează și raportează datele tonă-kilometru utilizând o metodă bazată pe calcule. Calculul datelor tonă-kilometru are la bază următoarea formulă:

$$\text{tonă-kilometru (t km)} = \text{distanța (km)} * \text{sarcina utilă (t)}$$

4.2. DISTANȚA

Distanța se calculează cu ajutorul următoarei formule:

$$\text{Distanța [km]} = \text{distanța ortodromică [km]} + 95 \text{ km}$$

Distanța ortodromică se definește ca distanța cea mai scurtă dintre oricare două puncte de pe suprafața Pământului, care se aproximează cu ajutorul sistemului indicat la articolul 3.7.1.1 din anexa 15 la Convenția de la Chicago (WGS 84).

Latitudinea și longitudinea aerodromurilor se obțin fie din datele privind amplasarea aerodromurilor, care sunt prezentate în publicațiile de informații aeronautice (denumite în continuare «AIP»), în conformitate cu anexa 15 la Convenția de la Chicago, fie dintr-o sursă care utilizează datele AIP respective.

Se pot folosi, de asemenea, și distanțele calculate cu ajutorul unui software sau de către un terț, cu condiția ca metoda de calcul să aibă la bază formula de mai sus și datele AIP.

4.3. SARCINĂ UTILĂ

Sarcina utilă se calculează cu ajutorul următoarei formule:

sarcina utilă (t) = masa mărfurilor și trimiterilor poștale (t) + masa pasagerilor și a bagajelor înregistrate (t)

4.3.1. MASA MĂRFURILOR ȘI A TRIMITERILOR POȘTALE

Pentru calcularea sarcinii utile se folosesc masa reală sau standard cuprinsă în documentația privind masa și centrul pentru zborurile relevante. Operatorii de aeronave cărora nu li se impune să dețină o documentație privind masa și centrul trebuie să propună o metodologie adecvată pentru determinarea masei mărfurilor și poștei în cadrul planului de monitorizare pentru aprobarea de către autoritatea competentă.

Masa reală a mărfurilor și trimiterilor poștale nu include tara ambalajului paleților și containerelor care nu reprezintă sarcină utilă și greutatea în stare de exploatare.

4.3.2. MASA PASAGERILOR ȘI A BAGAJELOR ÎNREGISTRATE

Operatorii de aeronave pot aplica unul dintre două niveluri diferite pentru a determina masa pasagerilor. Operatorul de aeronave poate alege minimum nivelul 1 pentru a determina masa pasagerilor și a bagajelor înregistrate. În cadrul aceleiași perioade de comercializare, nivelul ales se aplică pentru toate zborurile.

Nivelul 1

Se utilizează o valoare standard de 100 kg pentru fiecare pasager și bagajele sale înregistrate.

Nivelul 2

Se utilizează masa pentru pasageri și bagajele înregistrate, cuprinsă în documentația privind masa și centrul pentru fiecare zbor.

5. EVALUAREA GRADULUI DE INCERTITUDINE

Operatorul de aeronave trebuie să aibă capacitatea necesară de înțelegere a principalelor surse de incertitudine la calcularea datelor tonă-kilometru. Nu este necesară o analiză detaliată a incertitudinii, în conformitate cu dispozițiile de la secțiunea 7 din anexa I în cadrul metodei de determinare a datelor tonă-kilometru.

Operatorul de aeronave desfășoară în mod regulat activități corespunzătoare de control, în conformitate cu dispozițiile de la secțiunile 10.2 și 10.3 din anexa I și adoptă imediat măsuri de remediere, în conformitate cu secțiunea 10.3.5, în cazul în care se constată nereguli.

6. RAPORTAREA

Raportarea datelor tonă-kilometru este necesară pentru elaborarea cererilor prevăzute la articolele 3e și 3f din Directiva 2003/87/CE, exclusiv pentru anii monitorizați prevăzuți în cadrul acesteia.

Operatorii de aeronave trebuie să utilizeze formatul prevăzut la secțiunea 7 de mai jos pentru raportarea datelor tonă-kilometru. Autoritatea competentă poate solicita operatorului de aeronave să utilizeze un formular electronic pentru înaintarea raportului privind datele tonă-kilometru. Comisia poate publica un formular electronic standard sau specificații privind forma fișierului. În acest caz, autoritatea competentă acceptă utilizarea de către operatorul de aeronave a formularului sau a specificațiilor respective, cu excepția cazului în care formularul autorității competente impune cel puțin furnizarea aceluiași date.

Valorile tonă-kilometru se raportează ca valori rotunjite ale [t km]. Toate datele corespunzătoare zborului se utilizează cu toate zecimalele semnificative pentru calcule.

7. CONȚINUTUL RAPORTULUI ASUPRA DATELOR TONĂ-KILOMETRU

Fiecare operator de aeronave trebuie să includă următoarele informații în cadrul raportului asupra datelor tonă-kilometru:

1. datele de identificare ale operatorului de aeronave, astfel cum sunt prevăzute în anexa IV la Directiva 2003/87/CE și indicativul de apel sau un alt cod unic de identificare utilizat pentru controlul traficului, precum și datele de contact relevante;
2. numele și adresa verficatorului raportului;
3. anul de raportare;
4. indicarea planului de monitorizare aprobat și a numărului versiunii acestuia;
5. modificările relevante asupra operațiunilor și abaterile față de planul de monitorizare aprobat în cursul perioadei de raportare;
6. numerele de înmatriculare ale aeronavelor și tipurile de aeronave utilizate în perioada care face obiectul raportului pentru desfășurarea activităților de aviație prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE de către operatorul de aeronave;
7. metoda aleasă de calcul al masei pasagerilor și a bagajelor înregistrate, precum și a mărfurilor și trimiterilor poștale;
8. numărul total de pasageri-kilometru și tone-kilometru pentru toate zborurile efectuate în cursul anului de raportare care se încadrează în activitățile de aviație prevăzute în anexa I;
9. pentru fiecare pereche de aerodromuri: codul de identificare OACI pentru cele două aerodromuri, distanța (= distanța ortodromică + 95 km) în km, numărul total de zboruri pentru fiecare pereche de aerodromuri în cursul perioadei de raportare, masa totală a pasagerilor și bagajelor înregistrate (tone) în cursul perioadei de raportare pentru fiecare pereche de aerodromuri, numărul total de pasageri în cursul perioadei de raportare, numărul total de pasageri * kilometri pentru fiecare pereche de aerodromuri, masa totală a mărfurilor și trimiterilor poștale (tone) în cursul perioadei de raportare pentru fiecare pereche de aerodromuri, numărul total de tone-kilometru pentru fiecare pereche de aerodromuri (t km).

8. VERIFICAREA

Pe lângă cerințele de verificare prevăzute la secțiunea 10.4 din anexa I, verficatorul trebuie să aibă în vedere și următoarele:

- caracterul complet al datelor privind zborurile și tonele-kilometru față de datele de trafic aerian, cum ar fi cele colectate de Eurocontrol pentru a asigura luarea în calcul numai a zborurilor eligibile în cadrul raportului operatorilor;
- corespondența dintre datele raportate și documentația privind masa și centrul.

Pentru datele tonă-kilometru, nivelul de materialitate [relativ] trebuie să fie de 5 %.”
