Ministru kabineta noteikumu „**Noteikumi par aviācijas darbību dalību Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā”** sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums **(anotācija)**

**Pielikums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Direktīvas 2008/101/EK punkts | Direktīvas 2008/101/EK redakcija | Regulas Nr.600/2012 vai Regulas Nr.601/2012 punkts | Regulas Nr.600/2012 vai Regulas Nr.601/2012 redakcija |
| A | B | C | D |
| 12.punktā izteiktais ES ETS direktīvas 14.panta 3.punkts | “3. Dalībvalstis nodrošina, ka visi operatori vai gaisakuģu operatori saskaņā ar pamatnostādnēm pēc attiecīgā gada beigām ziņo kompetentajai iestādei par emisiju katra kalendārā gada laikā no iekārtas vai – no 2010.gada 1. janvāra – no gaisakuģa, ko tie ekspluatē.”; | Regula Nr.601/2012 4.pants | Operatori un gaisa kuģa ekspluatanti veic savus pienākumus siltumnīcefekta gāzu emisijas monitoringa un ziņošanas jomā, kā norādīts Direktīvā 2003/87/EK, saskaņā ar principiem, kas izklāstīti no 5. līdz 9. pantam. |
| 13.punktā izteiktā 15.panta 1.rindkopa | Dalībvalstis nodrošina to, ka ziņojumus, ko operatori un gaisakuģu operatori iesniedz saskaņā ar 14. panta 3.punktu, pārbauda saskaņā ar V pielikumā noteiktajiem kritērijiem un jebkādiem sīki izstrādātiem noteikumiem, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar šo pantu, un ka par tiem informē kompetento iestādi. | Regulas Nr.601/2012 67.pants | **Ziņojumu sniegšanas laika grafiks un pienākumi** 1. Operators vai gaisa kuģa ekspluatants katru gadu līdz 31. martam iesniedz kompetentajai iestādei emisiju ziņojumu, kas raksturo gada emisijas par ziņošanas periodu un ir verificēts saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 600/2012. Tomēr kompetentās iestādes var pieprasīt operatoriem vai gaisa kuģa ekspluatantiem iesniegt verificētus gada emisiju ziņojumus agrāk par 31. martu, taču ne agrāk kā līdz 28. februārim. 2. Ja gaisa kuģa ekspluatants izvēlas pieteikties uz bezmaksas emisiju kvotu piešķiršanu saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 3.e vai 3.f pantu, gaisa kuģa ekspluatants līdz 31. martam gadā, kas seko minētās direktīvas 3.e vai 3.f pantā minētajam monitoringa gadam, iesniedz kompetentai iestādei tonnkilometru datu ziņojumu, kas ietver monitoringa gada tonnkilometru datus un ir verificēts saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 600/2012. 3. Gada emisiju ziņojumi un tonnkilometru datu ziņojumi ietver vismaz to informāciju, kas uzskaitīta X pielikumā. |
| Pielikuma 2.punkta b) apakšpunktā izteiktā ES ETS direktīvas IV pielikuma B daļa | **B DAĻA – Aviācijas darbībās radīto emisiju pārraudzība un ziņojumi par to****Oglekļa dioksīda emisiju pārraudzība**Emisijas pārrauga, izmantojot aprēķinus. Emisijas aprēķina pēc formulas:degvielas patēriņš × emisiju koeficients. | Regulas Nr.601/2012 52.panta 1.punkts | 1. Katrs gaisa kuģa ekspluatants nosaka CO2 gada emisijas no aviācijas darbībām, reizinot katra degvielas veida gada patēriņu, izteiktu tonnās, ar attiecīgo emisijas faktoru. |
| Degvielas patēriņā ieskaita arī degvielu, ko patērējusi jaudas palīgiekārta. Ja iespējams, izmanto katra lidojuma faktisko degvielas patēriņu, un to aprēķina, izmantojot šādu formulu:degvielas daudzums gaisakuģa degvielas tvertnēs, kad ir iepildīta visa lidojuma degviela, mīnus degvielas daudzums gaisakuģa degvielas tvertnēs, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam vajadzīgā degviela, plus attiecīgais šim nākamajam lidojumam vajadzīgais uzpildāmās degvielas daudzums. | Regulas Nr.601/2012 52.panta 2.punktsRegulas III.pielikuma 1.punkts | 2. Katrs gaisa kuģa ekspluatants nosaka degvielas patēriņu katram lidojumam un katram degvielas veidam, tostarp arī palīgdzinēja patērēto degvielu. Šim nolūkam gaisa kuģa ekspluatants izmanto vienu no III pielikuma 1. punktā minētajām metodēm. Gaisa kuģa ekspluatants izvēlas metodi, kas laikus nodrošina vispilnīgākos datus, kā arī zemāko nenoteiktību, neradot nesamērīgas izmaksas.1. **Aprēķina metodoloģijas siltumnīcefekta gāzu noteikšanai aviācijas nozarē** ***A Metode*** Ekspluatants izmanto šādu formulu: faktiskais degvielas patēriņš katram lidojumam [t] = degvielas daudzums gaisa kuģa tvertnēs, kad pabeigta degvielas uzpilde lidojumam [t] – degvielas daudzums gaisa kuģa tvertnēs, kad pabeigta degvielas uzpilde nākamajam lidojumam [t] + degvielas uzpilde šim nākamajam lidojumam [t]. Ja lidojumam vai nākamajam lidojumam degvielu neuzpilda, degvielas daudzumu gaisa kuģa tvertnēs nosaka atbloķēšanas brīdī šim lidojumam vai nākamajam lidojumam. Izņēmuma gadījumā, kad gaisa kuģis veic citas darbības, kas nav lidojums, tostarp lielus uzturēšanas darbus, kā laikā ir jāiztukšo tvertnes, pēc lidojuma, kura degvielas patēriņam veic monitoringu, gaisa kuģa ekspluatants var aizstāt lielumu “degvielas daudzums gaisa kuģa tvertnēs, kad pabeigta degvielas uzpilde nākamajam lidojumam + degvielas uzpilde šim nākamajam lidojumam” ar lielumu “degvielas daudzums, kas paliek tvertnēs, kad gaisa kuģis sāk nākamo darbību”, atbilstoši ierakstiem tehniskajos reģistrācijas žurnālos. |
| Ja nav pieejami dati par faktisko degvielas patēriņu, tad degvielas patēriņa aprēķināšanai izmanto standartizētu pakāpju metodi un aprēķinu veic, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju. | Regulas Nr.601/2012 52.panta 3. un 4.punkts | 3. Katrs gaisa kuģa ekspluatants nosaka iepildītās degvielas daudzumu, kas minēts III pielikuma 1. punktā, pamatojoties uz vienu no turpmāk minētā: a) degvielas piegādātāja mērījumiem, kas dokumentēti degvielas piegādes pavaddokumentos vai rēķinos par katru lidojumu; b) gaisa kuģa mērīšanas sistēmu datiem, kas reģistrēti masas un līdzsvara dokumentos, gaisa kuģa tehniskajā žurnālā vai elektroniskajos sūtījumos no gaisa kuģa, ko saņem šā gaisa kuģa ekspluatants. 4. Gaisa kuģa ekspluatants nosaka degvielas daudzumu tvertnē, izmantojot gaisa kuģa mērīšanas sistēmu datus, kas reģistrēti masas un līdzsvara dokumentos, gaisa kuģa tehniskajā žurnālā vai pārsūtīti elektroniski no gaisa kuģa šā gaisa kuģa ekspluatantam. |
| Izmanto *IPCC* emisiju standarta koeficientus, kas ietverti *IPCC* 2006. gada Saraksta pamatnostādnēs vai šo pamatnostādņu turpmākos atjauninājumos, ja vien precīzāki nav uz konkrēto darbību īpaši attiecināti emisiju koeficienti, ko noteikušas neatkarīgas akreditētas laboratorijas, izmantojot apstiprinātas analītiskas metodes. Emisiju koeficients biomasai ir nulle. | Regulas Nr.601/2012 52.panta 7. un 8.punktsRegulas Nr.601/2012 III.pielikuma 3.punkts | 7. 1. punktā minētās aprēķināšanas nolūkā gaisa kuģa ekspluatants izmanto standarta emisijas faktorus, kas norādīti III pielikuma 2. tabulā. Ziņošanas nolūkiem šī metode ir uzskatāma par 1. līmeni. Degvielas veidiem, kas nav uzskaitīti šajā tabulā, gaisa kuģa ekspluatants nosaka emisijas faktoru saskaņā ar 32. pantu, un tas uzskatāms par 2. līmeni. Šādiem degvielas veidiem zemākā siltumspēja jānosaka un jāziņo kā ārpusbilances pozīcija.8. Atkāpjoties no 7. punkta prasībām un ja ir saņemts kompetentās iestādes apstiprinājums, gaisa kuģa ekspluatants var atvasināt emisijas faktoru vai oglekļa saturu, uz kā tas balstīts, vai zemāko siltumspēju komerciāli tirgotām degvielām no attiecīgās degvielas iegādes dokumentiem, ko nodrošina degvielas piegādātājs, ja šie lielumi ir atvasināti, pamatojoties uz starptautiski atzītiem standartiem, un III pielikuma 2. tabulā norādītos emisijas faktorus nevar piemērot.3. **Emisijas faktori standarta degvielām** *2. tabula.* **Aviācijas degvielas CO 2 emisijas faktori**

|  |  |
| --- | --- |
| Degviela  | Emisijas faktors [t CO 2 /t degviela]  |
| Aviācijas benzīns *(AvGas)*  | 3,10  |
| Reaktīvo dzinēju benzīns *(Jet B)*  | 3,10  |
| Reaktīvo dzinēju petroleja (*Jet A1* vai *Jet A*) | 3,15 |

 |
| Par katru lidojumu un katru degvielu veic atsevišķus aprēķinus | Regulas Nr.601/2012 52.panta 2.punkta 1.teikums | 2. Katrs gaisa kuģa ekspluatants nosaka degvielas patēriņu katram lidojumam un katram degvielas veidam, tostarp arī palīgdzinēja patērēto degvielu. |
| **Ziņojumi par emisijām**Katrs gaisakuģa operators ziņojumā, ko iesniedz saskaņā ar 14. panta 3. punktu, ietver šādu informāciju:A. Gaisakuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:— gaisakuģa operatora nosaukums,— administrējošā dalībvalsts,— adrese, tostarp pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošajā dalībvalstī, ja adrese atšķiras,— gaisakuģu reģistrācijas numuri un gaisakuģu tipi, ko izmanto laikā, uz kuru attiecas ziņojums, lai veiktu I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,— gaisakuģa operatora apliecības un darbības licences numurs un izdevējiestāde, saskaņā ar ko ir veiktas I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,— kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs, faksa numurs un e-pasta adrese un— gaisakuģa īpašnieka nosaukums.B. Katra tipa degvielai, kam aprēķināts emisiju apjoms, norāda šādus datus:— degvielas patēriņš,— emisiju koeficients,— emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības,— emisiju kopējais daudzums no:— visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģaoperatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kas veikti no lidlauka kādas dalībvalststeritorijā uz lidlauku tās pašas dalībvalsts teritorijā,— visiem citiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecas konkrētā gaisakuģaoperatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības,— emisiju kopējais daudzums no visiem lidojumiem, kas veikti attiecīgā ziņojuma laikposmā un uz ko attiecaskonkrētā gaisakuģa operatora veiktās I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, un kuras:— ir sāktas katrā dalībvalstī un— ir beigtas katrā dalībvalstī no kādas trešās valsts,— nenoteiktība. | Regulas Nr.601/2011 X pielikuma 2.punkts | 2. **Gaisa kuģu ekspluatantu gada emisiju ziņojumi** Gaisa kuģa ekspluatanta emisiju ziņojumā iekļauj vismaz šādu informāciju. 1) Gaisa kuģa ekspluatanta identitātes dati, kā paredzēts Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumā, un izsaukuma signāls vai cits unikāls apzīmējums, ko izmanto gaisa satiksmes kontroles nolūkos, kā arī attiecīga kontaktinformācija. 2) Ziņojuma verificētāja vārds, uzvārds vai nosaukums un adrese. 3) Ziņošanas gads. 4) Atsauce uz attiecīgo apstiprināto monitoringa plānu un tā redakcijas numurs. 5) Attiecīgas izmaiņas darbībā un atkāpes no apstiprinātā monitoringa plāna ziņošanas periodā.6) Gaisa kuģu reģistrācijas numuri un gaisa kuģu tipi, ko izmanto ziņojumā apskatītajā periodā, lai veiktu gaisa kuģa ekspluatanta aviācijas darbības, kas paredzētas Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā. 7) Kopējais ziņojumā iekļauto lidojumu skaits. 8) Kopējās CO2 emisijas, kas izteiktas CO2 tonnās sadalījumā pa izlidošanas un ielidošanas dalībvalstīm. 9) Ja emisijas aprēķina, izmantojot emisijas faktoru vai oglekļa saturu saistībā ar masu vai tilpumu, – aizstājējdati par attiecīgās degvielas zemāko siltumspēju. 10) Ja radušies datu iztrūkumi, kas novērsti ar aizstājējdatiem saskaņā ar 65. panta 2. punktu: a) apstākļi un iemesli, kāpēc radušies datu iztrūkumi; b) piemērotā aizstājējdatu aplēses metode; c) emisijas, kas aprēķinātas, pamatojoties uz aizstājējdatiem. 11) Ārpusbilances pozīcijas: a) biomasas daudzums, kas izmantots kā degviela ziņošanas gadā (tonnās vai m 3 ), uzskaitot pēc degvielas tipa; b) alternatīvu degvielu zemākā siltumspēja. 12) Gada emisiju ziņojuma pielikumā ekspluatants norāda gada emisijas un lidojumu skaitu gadā katram lidlauku pārim. Pēc ekspluatanta pieprasījuma kompetentā iestāde piešķir šai informācijai konfidenciālu statusu. |
|  | **Tonnkilometru datu pārraudzība saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu**Lai pieteiktos kvotu sadalei saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu, aviācijas darbību apjomu aprēķina tonnkilometros, izmantojot šādu formulu:tonnkilometri = attālums × kravas masa,kur:“attālums” ir lielā loka attālums starp izlidošanas lidlauku un ielidošanas lidlauku, pie kā pieskaita fiksētu papildukoeficientu – 95 km; un“kravas masa” ir pārvadātās kravas, pasta un pasažieru kopējā masa.Lai aprēķinātu kravas masu:— pasažieru skaits ir personu skaits gaisakuģī, no kā atņemts apkalpes locekļu skaits,— gaisakuģa operators var izvēlēties izmantot vai nu pasažieru un reģistrētās bagāžas faktisko masu, vai standartmasu,kas uzrādīta masas un līdzsvara dokumentācijā attiecīgajiem lidojumiem, vai arī standarta vērtību –100 kg vienam pasažierim un viņa reģistrētajai bagāžai. | Regulas Nr.601/2012 56.pantsRegulas Nr.601/2012 III pielikuma 4.punkts | **Tonnkilometru datu noteikšana** 1. Gaisa kuģa ekspluatants, kurš vēlas pieteikties uz bezmaksas kvotu piešķiršanu saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 3.e vai 3.f pantu, veic monitoringu par tonnkilometru datiem visiem lidojumiem, uz ko attiecas Direktīvas 2003/87/EK I pielikums, monitoringa gados, kas saistīti ar šādu pieteikumu. 2. Gaisa kuģa ekspluatants aprēķina tonnkilometru datus, reizinot attālumu, kas aprēķināts saskaņā ar III pielikuma 4. punkta noteikumiem un izteikts kilometros (km), ar komerckravu, kas aprēķināta kā summa, ko veido kravas, pasta, pasažieru un reģistrētās bagāžas masa, izteikta tonnās (t). 3. Gaisa kuģa ekspluatants nosaka kravas un pasta masu, pamatojoties uz faktisko masu vai standarta masu, kas attiecīgajiem lidojumiem norādīta masas un līdzsvara dokumentācijā. Gaisa kuģa ekspluatanti, kam nepiemēro prasību par masas un līdzsvara dokumentāciju, monitoringa plānā piedāvā piemērotu metodoloģiju attiecībā uz kravas un pasta masas noteikšanu, tomēr izslēdzot visu paliktņu un konteineru, kas neietilpst komerckravā, taras masu, kā arī ekspluatācijai gatava gaisa kuģa masu. 4. Gaisa kuģa ekspluatants nosaka pasažieru masu, izmantojot vienu no šādiem līmeņiem: a) 1. līmenis – izmanto 100 kg standartlielumu katram pasažierim kopā ar reģistrēto bagāžu; b) 2. līmenis – pasažieru un reģistrētās bagāžas masa, kas katram lidojumam norādīta masas un līdzsvara dokumentācijā. Tomēr izvēlēto līmeni piemēro visiem lidojumiem monitoringa gados, kas saistīti ar pieteikumu, ievērojot Direktīvas 2003/87/EK 3.e vai 3.f pantu.4. **Lielā loka attāluma aprēķināšana** Attālums [km] = lielā loka attālums [km] + 95 km Lielā loka attālums ir īsākais attālums starp jebkuriem diviem punktiem uz zemeslodes virsmas, ko tuvina, izmantojot sistēmu, kas minēta Čikāgas konvencijas *(WGS 84)* 15. pielikuma 3.7.1.1. pantā.Lidlauku ģeogrāfisko platumu un garumu iegūst no lidlauku atrašanās vietu datiem, kas publicēti Aeronavigācijas informācijas publikācijās (turpmāk tekstā – “AIP”) saskaņā ar Čikāgas konvencijas 15. pielikumu, vai no avota, izmantojot šos AIP datus. Var izmantot arī attālumus, kas aprēķināti ar programmatūru vai ko aprēķinājusi kāda trešā persona, ja aprēķina metodoloģija ir balstīta uz šajā punktā norādīto formulu, AIP datiem un *WGS 84* prasībām. |
|  | **Ziņošana par tonnkilometru datiem saskaņā ar 3.e pantu un 3.f pantu**Saskaņā ar 3.e panta 1. punktu vai 3.f panta 2. punktu katrs gaisakuģa operators pieteikumā ietver šādu informāciju:A. Gaisakuģa operatora identifikācijas dati, tostarp:— gaisakuģa operatora nosaukums,— administrējošā dalībvalsts,— adrese, t. i., pasta indekss un valsts, kā arī kontaktadrese administrējošajā dalībvalstī, ja adrese ir cita,— gaisakuģu reģistrācijas numuri un gaisakuģu tipi, kas izmantoti gadā, uz ko attiecas ziņojums, veicot I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru— gaisakuģa operatora apliecības un darbības licences numurs un izdevējiestāde, ar kuru saskaņā ir veiktas I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, kas attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru,— kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs, faksa numurs un e-pasta adrese un— gaisakuģa īpašnieka nosaukums.B. Tonnkilometru dati:— lidojumu skaits katrā lidlauku pārī,— pasažierkilometru skaits katrā lidlauku pārī,— tonnkilometru skaits katrā lidlauku pārī,— metode, kas izvēlēta, lai aprēķinātu pasažieru un reģistrētās bagāžas masu,— tonnkilometru kopskaits visos lidojumos, kas veikti attiecīgā ziņojuma gadā un kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, kuras attiecas uz konkrēto gaisakuģa operatoru. | Regulas Nr.601/2012 X pielikuma 3.punkts | 3. **Gaisa kuģu ekspluatantu tonnkilometru datu ziņojumi** Gaisa kuģa ekspluatanta tonnkilometru datu ziņojumā iekļauj vismaz šādu informāciju. 1) Gaisa kuģa ekspluatanta identitātes dati, kā paredzēts Direktīvas 2003/87/EK IV pielikumā, un izsaukuma signāls vai cits unikāls apzīmējums, ko izmanto gaisa satiksmes kontroles nolūkos, kā arī attiecīga kontaktinformācija. 2) Ziņojuma verificētāja vārds, uzvārds vai nosaukums un adrese. 3) Ziņošanas gads. 4) Atsauce uz attiecīgo apstiprināto monitoringa plānu un tā redakcijas numurs. 5) Attiecīgas izmaiņas darbībā un atkāpes no apstiprinātā monitoringa plāna ziņošanas periodā. 6) Gaisa kuģu reģistrācijas numuri un gaisa kuģu tipi, ko izmanto ziņojumā apskatītajā periodā, lai veiktu gaisa kuģa ekspluatanta aviācijas darbības, kas paredzētas Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā. 7) Izvēlētā metode pasažieru un reģistrētās bagāžas masas aprēķināšanai, arī attiecībā uz kravu un pastu. 8) Kopējais pasažierkilometru un tonnkilometru skaits visiem lidojumiem, kas veikti tā gada laikā, uz ko ziņojums attiecas, kad tie ietilpst aviācijas darbībās, kuras uzskaitītas Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā. 9) Katram lidlauku pārim – abu lidlauku *ICAO* apzīmējumi; attālums (lielā loka attālums + 95 km), izteikts kā km; kopējais lidojumus skaits katrā lidlauku pārī ziņošanas periodā; pasažieru un reģistrētās bagāžas kopējā masa (tonnās) ziņošanas periodā katrā lidlauku pārī; kopējais pasažieru skaits ziņošanas periodā; kopējais pasažieru skaits, reizināts ar kilometru datiem katrā lidlauku pārī; kopējā kravas un pasta masa (tonnās) ziņošanas periodā katrā lidlauku pārī; kopējais tonnkilometru skaits katrā lidlauku pārī (t km) |
| Pielikuma 2.punkta b) apakšpunktā izteiktā ES ETS direktīvas V pielikuma B daļa | **“B DAĻA – Aviācijas darbību radīto emisiju pārbaude**13. Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes piemēro, lai pārbaudītu ziņojumus par emisijām no lidojumiem, kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām. | Regulas Nr.600/2012 1.pants un 2.pants | *1.pants***Priekšmets**Šī regula paredz noteikumus atbilstīgi Direktīvai 2003/87/EK iesniegto ziņojumu verifikācijai un verificētāju akreditācijai un uzraudzībai. Neskarot Regulu (EK) Nr. 765/2008, šī regula paredz arī noteikumus verificētāju savstarpējai atzīšanai un valsts akreditācijas struktūru salīdzinošajai pārskatīšanai (vienādranga izvērtēšanai) saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 15. pantu.*2. pants* **Darbības joma** Šo regulu piemēro to siltumnīcefekta gāzu emisiju un tonnkilometru datu verifikācijai, kas attiecas uz laiku no 2013. gada 1. janvāra un paziņoti saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK 14. pantu. |
| c) 6. punktā ar atsauci uz darbībām, kas veiktas iekārtā, saprot atsauci uz aviācijas darbībām, uz kurām attiecas ziņojums un kuras ir veicis gaisakuģa operators; | Regulas Nr.600/2012 11.pants | 1. Verifikācijas sākumā verificētājs novērtē verifikācijas uzdevumu paredzamo raksturu, apjomu un sarežģītību, veicot visu to darbību stratēģisko analīzi, kuras attiecas uz iekārtu vai gaisa kuģa ekspluatantu.2. Lai izprastu darbības, ko veic iekārta vai gaisa kuģa ekspluatants, verificētājs apkopo un izskata informāciju, kas nepieciešama, lai novērtētu, vai verifikācijas komanda ir pietiekami kompetenta verifikācijas veikšanai, noteiktu, vai līgumā norādītais vajadzīgais laiks ir pareizi noteikts, un nodrošinātu, ka verificētājs spēj veikt nepieciešamo riska analīzi. Šajā informācijā iekļauj vismaz a) informāciju, kas minēta 10. panta 1. punktā; b) nepieciešamo būtiskuma līmeni; c) iepriekšējos gados veiktajā verifikācijā iegūto informāciju, ja verificētājs veic verifikāciju tam pašam operatoram vai gaisa kuģa ekspluatantam. 3. Izskatot 2. punktā minēto informāciju, verificētājs novērtē vismaz šādus aspektus: a) operatora emisiju ziņojuma verifikācijas nolūkā – iekārtu kategoriju atbilstoši Regulas (ES) Nr. 601/2012 19. pantam un iekārtā veiktās darbības; b) gaisa kuģa ekspluatanta emisiju vai tonnkilometru ziņojuma verifikācijas nolūkā – gaisa kuģa ekspluatanta lielumu un veidu, informācijas atrašanos dažādās vietās, kā arī lidojumu skaitu un veidu; c) kompetentās iestādes apstiprināto monitoringa plānu, kā arī šajā monitoringa plānā izklāstīto monitoringa metodoloģiju; d) emisijas avotu un avotu plūsmu raksturu, apjomu un sarežģītību, kā arī aprīkojumu un procesus, ar kuru palīdzību iegūti dati par emisijām un tonnkilometriem, ieskaitot monitoringa plānā aprakstītās mērierīces, aprēķina koeficientu izcelsmi un pielietojumu, kā arī citus primāros datu avotus; e) datu plūsmas darbības, kontroles sistēmu un kontroles vidi. 4. Veicot stratēģisko analīzi, verificētājs pārbauda vismaz šādus aspektus: a) vai uzrādītais monitoringa plāns ir pēdējā kompetentās iestādes apstiprinātā versija; b) vai pārskata periodā monitoringa plānā ir notikušas izmaiņas; c) vai šīs izmaiņas ir paziņotas kompetentajai iestādei saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 601/2012 15. panta 1. punktu vai 23. pantu, vai tos kompetentā iestāde ir apstiprinājusi saskaņā ar minētās regulas 15. panta 2. punktu. |
| d) 7. punktā ar atsauci uz iekārtas atrašanās vietu saprot atsauci uz vietām, ko izmanto gaisakuģa operators, lai veiktu aviācijas darbības, uz kurām attiecas ziņojums; | Regulas Nr.600/2012 21.pants | **Pārbaudes objektā** 1. Verifikācijas procesa gaitā verificētājs piemērotā laikā vienreiz vai vairākkārt apmeklē objektu, lai novērtētu mēraparātu un monitoringa sistēmu darbību, veiktu pārrunas, īstenotu šajā nodaļā pieprasītās darbības, kā arī apkopotu pietiekami daudz informācijas un pierādījumu, kas verificētājam ļautu noteikt, vai operatora vai gaisa kuģa ekspluatanta ziņojumā nav būtiski nepatiesu apgalvojumu.2. Operators vai gaisa kuģa ekspluatants nodrošina verificētājam pieeju saviem objektiem. 3. Operatora emisiju ziņojuma verifikācijas vajadzībām verificētājs izmanto pārbaudi objektā arī tādēļ, lai novērtētu iekārtu robežas, kā arī avotu plūsmu un emisijas avotu pilnīgumu. 4. Operatora emisiju ziņojuma verifikācijas vajadzībām verificētājs, pamatojoties uz riska analīzi, pieņem lēmumu, vai nepieciešams apmeklēt papildu objektus, tostarp gadījumos, ja dažas attiecīgās datu plūsmas darbības un kontroles darbības tiek veiktas citur, piemēram, uzņēmuma galvenajā mītnē un citos birojos ārpus objekta teritorijas. |
| e) 8. un 9. punktā ar atsaucēm uz emisiju avotiem iekārtās saprot atsauci uz gaisakuģi, par ko ir atbildīgs gaisakuģa operators; un | Regulas Nr.600/2012 12.pants | **Riska analīze** 1. Lai izveidotu, plānotu un īstenotu efektīvu verifikāciju, verificētājs nosaka un analizē šādus elementus: a) raksturīgos riskus; b) kontroles darbības; c) ja ir īstenotas b) apakšpunktā minētās kontroles darbības, kontroles riskus attiecībā uz šo kontroles darbību efektivitāti. 2. Nosakot un analizējot 1. punktā minētos elementus, verificētājs ņem vērā vismaz a) 11. panta 1. punktā minētās stratēģiskās analīzes konstatējumus; b) informāciju, kas minēta 10. panta 1. punktā un 11. panta 2. punkta c) apakšpunktā; c) būtiskuma līmeni, kas minēts 11. panta 2. punkta b) apakšpunktā. 3. Ja verificētājs ir atzinis, ka operators vai gaisa kuģa ekspluatants nav savā riska novērtējumā noteicis attiecīgos raksturīgos riskus un kontroles riskus, verificētājs par to informē operatoru vai gaisa kuģa ekspluatantu. 4. Attiecīgā gadījumā atbilstoši verifikācijas laikā iegūtajai informācijai verificētājs pārskata riska analīzi un maina vai atkārto veicamās verifikācijas darbības. |
| f) 10. un 12. punktā ar atsaucēm uz operatoru saprot atsauces uz gaisakuģa operatoru. | Regulas Nr.600/2012 10.panta 1.punkta d) apakšpunktsRegulas Nr.601/2012 58.panta 2.punkts | Operatora vai gaisa kuģa ekspluatanta riska novērtējumu, kas minēts Regulas (ES) Nr. 601/2012 58. panta 2. punkta a) apakšpunktā, un vispārējās kontroles sistēmas pārskatu;2. Kontroles sistēmu, kas minēta 1. punktā, veido: a) operatora vai gaisa kuģa ekspluatanta novērtējums par raksturīgajiem riskiem un kontroles riskiem; b) rakstveida procedūras, kas saistītas ar apzināto risku mazināšanas darbību kontroli. |
| **Papildu noteikumi par aviācijas emisiju ziņojumu pārbaudi**14. Pārbaudītājs jo īpaši pārliecinās, vai:a) ir ņemti vērā visi lidojumi, kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām. Veicot šo uzdevumu, pārbaudītājs izmanto informāciju no grafikiem un citu informāciju par gaisakuģa operatora veiktiem pārvadājumiem, arī informāciju, ko minētais operators lūdzis no *Eurocontrol*;b) informācija par kopējo degvielas patēriņu kopumā atbilst informācijai par gaisakuģim, kas veic aviācijas darbības, iegādāto vai kā citādi piegādāto degvielu.**Papildu noteikumi par to, kā pārbaudīt tonnkilometru datus, kas ir iesniegti saskaņā ar 3.e un 3.f pantu**15. Šajā pielikumā izklāstītos pamatprincipus un metodes, lai pārbaudītu ziņojumus par emisijām saskaņā ar 14.panta 3. punktu, vajadzības gadījumā piemēro arī, lai atbilstīgi pārbaudītu aviācijas tonnkilometru datus.16. Pārbaudītājs jo īpaši pārliecinās, vai saskaņā ar 3.e panta 1. punktu un 3.f panta 2. punktu iesniegtajā gaisakuģa operatora pieteikumā ir ņemti vērā tikai lidojumi, kas ir faktiski notikuši un kas pieder pie I pielikumā uzskaitītajām aviācijas darbībām, par kurām ir atbildīgs gaisakuģa operators. Veicot šo uzdevumu, pārbaudītājs izmanto informāciju no grafikiem un citu informāciju par gaisakuģa operatora veiktiem pārvadājumiem, arī informāciju, ko minētais operators lūdzis no *Eurocontrol*. Turklāt pārbaudītājs pārliecinās, ka gaisakuģa operatora uzrādītā kravas masa atbilst pierakstiem par kravas masu, kurus attiecīgais gaisakuģa operators glabā drošības vajadzībām. | Regulas Nr.600/2012 11.panta 3.punktsRegulas Nr.600/2012 10.panta 1.punkta l) apakšpunktsRegulas Nr.600/2012 16.panta 2. un 3.punkts | 3. Izskatot 2. punktā minēto informāciju, verificētājs novērtē vismaz šādus aspektus: a) operatora emisiju ziņojuma verifikācijas nolūkā – iekārtu kategoriju atbilstoši Regulas (ES) Nr. 601/2012 19. pantam un iekārtā veiktās darbības; b) gaisa kuģa ekspluatanta emisiju vai tonnkilometru ziņojuma verifikācijas nolūkā – gaisa kuģa ekspluatanta lielumu un veidu, informācijas atrašanos dažādās vietās, kā arī lidojumu skaitu un veidu; c) kompetentās iestādes apstiprināto monitoringa plānu, kā arī šajā monitoringa plānā izklāstīto monitoringa metodoloģiju; d) emisijas avotu un avotu plūsmu raksturu, apjomu un sarežģītību, kā arī aprīkojumu un procesus, ar kuru palīdzību iegūti dati par emisijām un tonnkilometriem, ieskaitot monitoringa plānā aprakstītās mērierīces, aprēķina koeficientu izcelsmi un pielietojumu, kā arī citus primāros datu avotus; e) datu plūsmas darbības, kontroles sistēmu un kontroles vidi.l) informāciju par datubāzēm un datu avotiem, kurus izmanto monitoringa un ziņojumu sagatavošanas nolūkos, tostarp Eirokontroles datiem;2. Datu verifikācijas ietvaros, kas minēta 1. punktā, un ņemot vērā apstiprināto monitoringa plānu, tostarp šajā plānā aprakstītās procedūras, verificētājs pārbauda: a) operatora emisiju ziņojuma verifikācijas nolūkā – iekārtas robežas; b) operatora emisiju ziņojuma verifikācijas nolūkā – avota plūsmu un emisiju avotu pilnīgumu, kā aprakstīts kompetentās iestādes apstiprinātajā monitoringa plānā; c) gaisa kuģa ekspluatanta emisiju ziņojuma un tonnkilometru ziņojuma verifikācijas nolūkā – Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītajās aviācijas darbībās ietilpstošo lidojumu pilnīgumu, par kuriem gaisa kuģa ekspluatants atbild, un attiecīgi emisiju datu un tonnkilometru datu pilnīgumu; d) gaisa kuģa ekspluatanta emisiju ziņojuma un tonnkilometru ziņojuma verifikācijas nolūkā – konsekvenci starp paziņotajiem datiem un masas un līdzsvara dokumentāciju; e) gaisa kuģa ekspluatanta emisiju ziņojuma verifikācijas nolūkā – konsekvenci starp kopējā degvielas patēriņa datiem un datiem par aviācijas darbības veicošajam gaisa kuģim iegādāto vai kā citādi piegādāto degvielu; f) konsekvenci starp apkopotajiem paziņotajiem datiem operatora vai gaisa kuģa ekspluatanta ziņojumā un primārā avota datiem; g) ja operators izmanto uz mērījumiem balstītu metodiku, kas minēta Regulas (ES) Nr. 601/2012 21. panta 1. punktā, izmērītos lielumus, izmantojot aprēķinu rezultātus, ko operators veicis saskaņā ar minētās regulas 46. pantu; h) datu ticamību un pareizību. 3. Lai pārbaudītu 2. punkta c) apakšpunktā minēto lidojumu pilnīgumu, verificētājs izmanto gaisa kuģa ekspluatanta gaisa satiksmes datus, tostarp datus, ko apkopojusi Eirokontrole vai citas attiecīgas iestādes, kuras var apstrādāt gaisa satiksmes informāciju, piemēram, to, kas pieejama Eirokontrolei. |

Vides aizsardzības un

reģionālās attīstības ministrs E.Sprūdžs

Vīza:

Vides aizsardzības un reģionālās

attīstības ministrijas valsts sekretārs A.Antonovs

31.05.2013. 18:00

3768

H.Rimša

67026508, helena.rimsa@varam.gov.lv