2.pielikums

Ministru kabineta

2012.gada 9.oktobra

noteikumiem Nr.692

**Aviācijas darbību emisiju monitorings, monitoringa plāns un ziņošana**

**I. Emisiju monitorings**

1. Emisiju monitoringa plānā gaisa kuģa operators nosaka emisiju aprēķina metodi. Emisijas aprēķina, izmantojot šādu formulu:

CO2 emisijas = degvielas patēriņš × emisijas faktors.

2. Katra lidojuma un katra degvielas veida degvielas patēriņu (ieskaitot degvielu, ko patērējusi jaudas palīgiekārta) nosaka, ja iespējams, izmantojot katra lidojuma faktisko degvielas patēriņu, kuru aprēķina, izmantojot vienu no šādām aprēķina metodēm:

2.1. degvielas daudzums (tonnās) gaisa kuģa degvielas tvertnēs brīdī, kad ir iepildīta visa lidojumam, kuram degvielas patēriņš tiek aprēķināts, nepieciešamā degviela, mīnus degvielas daudzums (tonnās) gaisa kuģa tvertnēs pēc tā lidojuma veikšanas, kuram degvielas patēriņš tiek aprēķināts (brīdī, kad ir uzpildīta visa nākamajam lidojumam nepieciešamā degviela), plus nākamajam lidojumam uzpildītais degvielas daudzums (tonnās);

2.2. degvielas daudzums (tonnās), kas ir atlicis gaisa kuģa degvielas tvertnēs gaisa kuģa bremžu paliktņu uzlikšanas brīdī iepriekšējā lidojuma beigās, plus lidojumam, kuram degvielas patēriņš tiek aprēķināts, nepieciešamais uzpildītās degvielas daudzums (tonnās), mīnus degvielas daudzums (tonnās) gaisa kuģa degvielas tvertnēs gaisa kuģa bremžu paliktņu uzlikšanas brīdī tā lidojuma beigās, kuram degvielas patēriņš tiek aprēķināts.

3. Ja iepildītās degvielas daudzumu vai degvielas tvertnēs atlikušās degvielas daudzumu nosaka tilpuma vienībās (litri vai m3), gaisa kuģa operators šo daudzumu no tilpuma vienībām pārvērš masas vienībās, izmantojot faktiskās blīvuma vērtības:

3.1. faktiskais blīvums ir blīvums, kas izteikts kā kg/litrā un noteikts piemērojamajai temperatūrai attiecībā uz konkrētu mērījumu;

3.2. ja nav iespējams izmantot gaisa kuģī esošās mērīšanas sistēmas, faktiskais blīvums ir blīvums, ko degvielas piegādātājs ir noteicis degvielas uzpildes laikā un kas fiksēts degvielas rēķinā vai pavadzīmē;

3.3. ja šāda informācija nav pieejama, faktisko blīvumu nosaka atbilstoši degvielas temperatūrai uzpildes laikā, ko paziņo degvielas piegādātājs vai precizē attiecībā uz lidlauku, kurā tiek veikta degvielas uzpilde, izmantojot standarta blīvuma un temperatūras atbilstības tabulas;

3.4. ja gaisa kuģa operators var pierādīt, ka faktiskās vērtības nav pieejamas, piemēro standarta blīvuma koeficientu 0,8 kg/litrā.

4. CO2 emisiju aprēķinā katram lidojumam un tajā patērētajai degvielai gaisa kuģa operators var izmantot:

4.1. uz savu piesārņojošo darbību īpaši attiecināmus emisiju faktorus, kas ir noteikti neatkarīgās akreditētās laboratorijās, izmantojot apstiprinātas analītiskas metodes, ja tādas ir pieejamas;

4.2. standarta emisijas faktorus, ja gaisa kuģa operatoram nav pieejami šā pielikuma 4.1.apakšpunktā minētie emisiju faktori, šādām komerciālām aviācijas degvielām:

4.2.1. petrolejas tipa reaktīvo dzinēju degvielai – 3,15 (tonnas CO2/tonnu degvielas) vai 71,5 (tonnas CO2/TJ degvielas), ja degvielas zemākā sadegšanas siltuma vērtība ir 44,1 (TJ/Gg);

4.2.2. benzīna tipa reaktīvo dzinēju degvielai – 3,10 (tonnas CO2/tonnu degvielas) vai 70,0 (tonnas CO2/TJ degvielas), ja degvielas zemākā sadegšanas siltuma vērtība ir 44,3 (TJ/Gg);

4.2.3. aviācijas benzīnam – 3,10 (tonnas CO2/tonnu degvielas) vai 70,0 (tonnas CO2/TJ degvielas), ja degvielas zemākā sadegšanas siltuma vērtība ir 44,3 (TJ/Gg);

4.3. biomasas emisijas faktoru – 0.

5. Gaisa kuģa operators veic monitoringu un ziņo arī par emisijām no alternatīvas degvielas veida izmantošanas, ja šīs degvielas fizikālķīmiskie rādītāji – zemākais sadegšanas siltums, oksidācijas faktors, kā arī emisijas faktors – ir noteikti akreditētā laboratorijā un gaisa kuģa operators var apliecināt veiktās kvalitātes kontroles procedūras.

6. Eiropas Komisijas apstiprināto *Eurocontrol* izstrādātu vienkāršoto instrumentu degvielas patēriņa aprēķinam gaisa kuģu operatoriem, kas ir izmantojams bez maksas un elektroniskā formātā lejupielādēšanai ir pieejams *Eurocontrol* tīmekļa vietnē ([www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)), degvielas patēriņa un oglekļa dioksīda emisiju aprēķinam ikgadējā emisiju ziņojuma sagatavošanai var izmantot:

6.1. gaisa kuģa operators, kurš ir mazais emitētājs;

6.2. gaisa kuģa operators, kuram to atļauj emisiju monitoringa plāns, kas apstiprināts saskaņā ar šo noteikumu 14.1.apakšpunktu;

6.3. gaisa kuģa operators, ja no viņa neatkarīgu apstākļu dēļ oglekļa dioksīda emisiju monitoringam nepieciešamo datu nav un ja šos aprēķinus nav iespējams veikt ar alternatīvu metodi, kas noteikta gaisa kuģa operatora sagatavotajā un Civilās aviācijas aģentūras apstiprinātajā monitoringa plānā.

7. Ja šā pielikuma 6.punktā minētais gaisa kuģa operators pārsniedz mazajiem emitētājiem noteikto lidojumu skaitu vai ikgadējo emisiju līmeni, ziņošanas gadā šo faktu nekavējoties ziņo Civilās aviācijas aģentūrai. Ja gaisa kuģa operators uzskatāmi nepierāda, ka robeža netiks atkārtoti pārsniegta no nākamā ziņošanas perioda un turpmāk, gaisa kuģa operators atjaunina monitoringa plānu, lai tiktu ievērotas visas šo noteikumu 1.pielikumā minētās monitoringa prasības. Pārskatīto monitoringa plānu nekavējoties iesniedz apstiprināšanai Civilās aviācijas aģentūrā.

8. Aprēķinot emisijas, gaisa kuģa operatoram jāzina galvenie nenoteiktību avoti, piemēram, degvielas patēriņa mērījumu iekārtu nenoteiktība, mērīšanas sistēmas nenoteiktības līmenis, emisijas faktora noteikšanas nenoteiktība, bet, ja nenoteiktību avoti un ar tiem saistītie nenoteiktības līmeņi tiek uzskatāmi identificēti, šo noteikumu 3.pielikumā noteiktais detalizētais nenoteiktības novērtējums nav jāveic.

9. Gaisa kuģu operatori emisiju monitoringa plānā nosaka maksimālo pieļaujamo nenoteiktību, ņemot vērā, ka:

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

9.2. ja uzpildītā degvielas daudzuma noteikšanai izmanto gaisa kuģī esošās sistēmas, ar degvielas mērījumiem saistītās nenoteiktības pamato ar kalibrēšanas sertifikātiem. Ja šādu sertifikātu nav, gaisa kuģa operators iesniedz:

9.2.1. gaisa kuģa ražotāja specifikācijas, kurās noteikti gaisa kuģī esošo degvielas mērīšanas sistēmu nenoteiktības līmeņi;

9.2.2. pierādījumus, kas apliecina, ka regulāri tiek veiktas pārbaudes, lai pārliecinātos, ka degvielas mērīšanas sistēmas darbojas bez kļūmēm;

9.3. ja gaisa kuģa operatora gada vidējās ziņotās emisijas iepriekšējā periodā ir vienādas vai mazākas par 50 kilotonnām, attiecībā uz lielajām avotu plūsmām patērētās degvielas daudzumu nosaka ar maksimālo nenoteiktību, kas ir mazāka par ± 5 %;

9.4. visi pārējie gaisa kuģu operatori (izņemot šā pielikuma 9.3.apakšpunktā minēto gadījumu) attiecībā uz lielajām avotu plūsmām patērētās degvielas daudzumu nosaka ar maksimālo nenoteiktību, kas ir mazāka par ± 2,5 %.

10. Gaisa kuģa operators regulāri pārbauda un salīdzina rēķinā norādīto uzpildītās degvielas daudzumu un gaisa kuģa mērīšanas sistēmas uzrādīto uzpildītās degvielas daudzumu un, ja tiek konstatētas neatbilstības (jebkura tīša vai netīša darbība vai bezdarbība attiecībā uz verificējamo gaisa kuģa operatoru, kas ir pretrunā prasībām apstiprinātā monitoringa plānā), veic labojumus.

11. Gaisa kuģa operators veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nepieļautu datu nepilnības, īstenojot piemērotas kontroles darbības.

12. Ja gaisa kuģa operatoram nav pieejami kādi dati, kas ir jāizmanto emisiju aprēķinam, izmanto datus no reprezentatīvām iekārtām vai gaisa kuģa operatoriem, kas veic tādas pašas vai līdzīgas darbības, un koriģē atbilstoši to jaudai.

13. Gaisa kuģa operators izveido, dokumentē, ievieš un uztur efektīvu kontroles sistēmu, lai nodrošinātu, ka gada emisiju ziņojumā nebūtu būtisku nepatiesu apgalvojumu (apgalvojumi (izlaidumi, nepatiesas interpretācijas un kļūdas, izņemot pieļaujamo nenoteiktību) emisiju ziņojumā, kas saskaņā ar verificētāja profesionālo spriedumu varētu ietekmēt Civilās aviācijas aģentūras attieksmi pret emisiju ziņojumu, piemēram, ja nepatiesais paziņojums pārsniedz būtiskuma līmeni), un tas būtu saskaņā ar apstiprināto monitoringa plānu.

**II. Emisiju monitoringa plāns**

14. Gaisa kuģa operators emisiju monitoringa nosacījumus iestrādā emisiju monitoringa plānā, kurā iekļauj visus emisijas avotus un avotu plūsmas no darbībām, uz kurām attiecas Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēma aviācijas jomā, un definē katram gaisa kuģa tipam piemēroto monitoringa metodi, lai, ņemot vērā gaisa kuģa operatora veiktās darbības būtību un īpatnības, veiktu emisiju monitoringu un ziņotu par ikgadējiem emisiju datiem.

15. Ja gaisa kuģa operators plāno izmantot nomātu gaisa kuģi vai citus gaisa kuģu tipus, kas vēl nebija iekļauti monitoringa plānā, to iesniedzot Civilās aviācijas aģentūrā, gaisa kuģa operators monitoringa plānā iekļauj tās procedūras aprakstu, kas tiks izmantota, lai definētu šiem papildu gaisa kuģu tipiem piemēroto monitoringa metodi.

16. Šo noteikumu 11. un 12.punktā minētajā emisiju monitoringa plānā noteiktās emisiju monitoringa metodes būtiskās izmaiņas, pēc kuru ieviešanas ir nekavējoties jāiesniedz apstiprinātā monitoringa plāna izmaiņas, ir šādas:

16.1. izmaiņas gada vidējās paziņotajās emisijās, kuru dēļ gaisa kuģa operatoram jāpiemēro cits ikgadējo emisiju aprēķina līmenis;

16.2. izmaiņas attiecībā uz lidojumu skaitu vai kopējām gada emisijām, kuru dēļ gaisa kuģa operators pārsniedz mazajiem emitētājiem noteikto robežu;

16.3. būtiskas izmaiņas attiecībā uz izmantoto degvielu veidiem.

17. Gaisa kuģa operators emisiju monitoringa plānā iekļauj šādu informāciju:

17.1. gaisa kuģa operatora identifikācija un kontaktinformācija:

17.1.1. monitoringa plāna iesniegtā versija, plāna identifikators un iesniedzējs, kā arī visu iepriekš sagatavoto un iesniegto monitoringa plāna versiju saraksts;

17.1.2. uzskaitītās iepriekšējās monitoringa plāna versijas;

17.1.3. gaisa kuģa operatora nosaukums (ja tas atšķiras, arī gaisa kuģa operatora nosaukums, kāds tas ir Eiropas Komisijas sarakstā);

17.1.4. gaisa kuģa operatora identifikators, kas minēts Eiropas Komisijas sarakstā;

17.1.5. unikālais Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) gaisa kuģa operatora identifikators, bet, ja tas nav pieejams, tad ekspluatētā gaisa kuģa reģistrācijas zīmes;

17.1.6. gaisa kuģa operatoru administrējošā dalībvalsts un kompetentā iestāde dalībvalstī, kurā tiek iesniegts emisiju monitoringa plāns;

17.1.7. gaisa kuģa operatora apliecības (AOC) numurs un dalībvalsts izsniegtās darbības licences numurs;

17.1.8. gaisa kuģa operatora kontaktinformācija un gaisa kuģa operatora kontaktinformācija administrējošajā dalībvalstī, ja tāda ir, gaisa kuģa operatora kontaktpersonas informācija un adrese korespondencei;

17.1.9. informācija par uzņēmuma īpašumtiesību struktūru un to, vai uzņēmumam ir meitas vai mātes uzņēmumi;

17.1.10. tādu gaisa kuģa operatoru darbību apraksts, uz kurām attiecas likuma "Par piesārņojumu" 1.1 pielikums, un, ja nepieciešams, arī plašāks savas darbības apraksts;

17.2. emisijas avoti un flotes raksturojums:

17.2.1. to gaisa kuģa tipu saraksts, kurus ekspluatē monitoringa plāna iesniegšanas laikā, kā arī to papildu gaisa kuģu tipu saraksts, ko paredzēts izmantot;

17.2.2. to procedūru apraksts, ko paredzēts izmantot, lai definētu monitoringa metodes vēl citiem gaisa kuģu tipiem;

17.2.3. informācija par sistēmām, procedūrām un pienākumiem, kas izmantoti, lai monitoringa gadā noteiktu (izmantoto gaisa kuģu) emisiju avotu saraksta pilnīgumu;

17.2.4. informācija par procedūrām, kuras izmanto, lai uzraudzītu to lidojumu saraksta pilnīgumu, ko veic lidostu pāris, ņemot vērā unikālo identifikatoru;

17.2.5. informācija par procedūrām, kuras izmanto, lai noteiktu, vai uz lidojumiem attiecas likuma "Par piesārņojumu" 1.1 pielikums, nodrošinot pilnīgumu un nepieļaujot dubultu uzskaiti;

17.2.6. aprēķins vai prognoze par gada kopējām CO2 emisijām likuma "Par piesārņojumu" 1.1 pielikumā minētajām darbībām;

17.3. darbības dati:

17.3.1. metodika, kas tiek izmantota, lai izmērītu degvielas patēriņu katram gaisa kuģa tipam;

17.3.2. ja izvēlētā metode netiek piemērota visiem gaisa kuģu tipiem, pamatojums šādai pieejai;

17.3.3. informācija par sistēmām un procedūrām, kuras izmanto, lai veiktu monitoringu gan īpašumā esošo, gan nomāto gaisa kuģu degvielas patēriņam katrā lidojumā;

17.3.4. metode, kas tiek izmantota uzpildītās un degvielas tvertnēs esošās degvielas blīvuma noteikšanai katram gaisa kuģa tipam, ja nepieciešams, arī blīvuma un temperatūras atbilstības tabulu avots;

17.3.5. informācija par procedūrām uzpildītās un degvielas tvertnēs esošās degvielas blīvuma mērīšanai gan īpašumā esošos, gan nomātos gaisa kuģos;

17.3.6. izveidotais saraksts, kurā uzskaitītas atkāpes no vispārējām metodēm, kuras izmanto, lai noteiktu uzpildītās degvielas daudzumu/degvielas tvertnē esošās degvielas daudzumu un blīvumu attiecībā uz konkrētiem lidlaukiem (ja tāds ir vajadzīgs);

17.4. emisijas faktori:

17.4.1. apstiprinājums, ka tiks izmantoti šā pielikuma 4.2.apakšpunktā minētie standarta emisijas faktori komerciālām aviācijas degvielām;

17.4.2. to procedūru apraksts, ko izmanto, lai noteiktu alternatīvo degvielu (avotu plūsmu) emisijas faktorus, zemāko sadegšanas siltumu un biomasas saturu;

17.4.3. to pieeju apraksts, kuras izmanto paraugu ņemšanai no alternatīvo degvielu partijām;

17.4.4. to pieeju apraksts, kuras izmanto alternatīvo degvielu (tostarp biodegvielu) analīzē zemākā sadegšanas siltuma, emisijas faktoru un biomasas satura noteikšanai;

17.4.5. laboratoriju saraksts, kuras izmanto analīzes veikšanai, un informācija, vai laboratorija ir akreditēta veikt šo analīzi saskaņā ar standartu ISO 17025, bet, ja tādas nav, esošo kvalitātes nodrošināšanas pasākumu apraksts;

17.5. vienkāršotās procedūras mazajiem emitētājiem:

17.5.1. apstiprinājums, ka tiek veikts mazāk par 243 lidojumiem trijos četru mēnešu periodos pēc kārtas vienā periodā vai arī lidojumu kopējās CO2 emisijas gadā ir mazākas par 10000 tonnām. Ja ir šāds apstiprinājums, – informācija, vai degvielas patēriņa aprēķināšanai tiek plānots izmantot vienkāršotas procedūras, kā arī informācija, lai pamatotu gaisa kuģa operatora tiesības izmantot vienkāršotas aprēķina procedūras;

17.5.2. degvielas patēriņa aprēķinam izmantotā rīka nosaukums, īss tā apraksts, kā arī apliecinājums, ka šo rīku ir apstiprinājusi Eiropas Komisija;

17.5.3. apliecinājums, ja emisijas aprēķiniem tiks izmantoti šā pielikuma 4.2.apakšpunktā minētie standarta emisijas faktori komerciālām aviācijas degvielām;

17.5.4. ja tiek izmantota alternatīvā degviela (tostarp biodegviela), vispārīgs apraksts par ierosinātajiem emisijas faktoriem un zemāko sadegšanas siltumu un izmantotās metodes pamatojums;

17.6. nenoteiktība:

17.6.1. nenoteiktība, kas saistīta ar gaisa kuģī esošu mērījumu aparatūru, ja uzpildītās degvielas daudzuma un tvertnē atlikušās degvielas daudzuma noteikšanai tiek izmantotas gaisa kuģī esošas sistēmas;

17.6.2. galvenie nenoteiktības avoti un saistītie nenoteiktības līmeņi degvielas patēriņa mērījumiem;

17.6.3. informācija par nenoteiktības robežvērtību, kuru ir plānots sasniegt attiecībā uz katru avota plūsmu (degvielas veidu);

17.6.4. informācija par procedūru, ko izmanto, lai nodrošinātu degvielas mērījumu kopējās nenoteiktības atbilstību izvēlētā līmeņa prasībām;

17.6.5. informācija par procedūru, ko izmanto, lai nodrošinātu, ka rēķinā norādītais uzpildītās degvielas daudzums un gaisa kuģa mērīšanas sistēmas uzrādītais uzpildītās degvielas daudzums regulāri tiek savstarpēji salīdzināts;

17.7. nepilnīgi dati:

17.7.1. nosaukums un īss apraksts rīkam, ko izmantos degvielas patēriņa aprēķinam, ja trūkst datu, kā arī apliecinājums, ka šo rīku ir apstiprinājusi Eiropas Komisija;

17.7.2. īss to metožu apraksts, ko izmanto, ja ir nepilnīgi dati, bez degvielas patēriņa ņemot vērā citus parametrus;

17.8. datu ieguves un apstrādes procedūras un kontroles darbības:

17.8.1. monitoringa un ziņošanas pienākumu informācija, kurā iekļauti attiecīgo amatu nosaukumi (amatvietas), īss kopsavilkums par to funkcijām attiecībā uz monitoringu un ziņošanu;

17.8.2. nosaukumi un atsauces attiecībā uz datu iegūšanas un apstrādes procedūrām un kontroles darbībām, tostarp mērījumu aparatūras apkopi un kalibrēšanu;

17.8.3. informācija, vai gaisa kuģa operatoram ir dokumentēta kvalitātes pārvaldības sistēma. Ja kvalitātes pārvaldības sistēmu ir sertificējusi akreditēta organizācija, norāda atbilstošo standartu;

17.8.4. datu plūsmas diagramma, ko izmanto tonnkilometru datu aprēķināšanai. Norāda, kam ir pienākums iegūt un glabāt katru datu veidu.

**III. Emisiju ziņojums**

18. Gaisa kuģa operators ziņojumā, ko iesniedz saskaņā ar šo noteikumu 24.punktu, iekļauj šādu informāciju:

18.1. ziņojuma iesniegtā versija un pārskata gads;

18.2. gaisa kuģa operatora nosaukums (ja tas atšķiras, arī gaisa kuģa operatora nosaukums, kāds tas ir Eiropas Komisijas sarakstā);

18.3. gaisa kuģa operatora identifikators, kas minēts Eiropas Komisijas sarakstā;

18.4. unikālais Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) gaisa kuģa operatora identifikators, bet, ja tas nav pieejams, tad ekspluatētā gaisa kuģa reģistrācijas zīmes;

18.5. gaisa kuģa operatoru administrējošā dalībvalsts un kompetentā iestāde dalībvalstī, kurā tiek iesniegts emisiju ziņojums;

18.6. gaisa kuģa operatora apliecības (AOC) numurs un dalībvalsts izsniegtās darbības licences numurs;

18.7. gaisa kuģa operatora kontaktinformācija un gaisa kuģa operatora kontaktinformācija administrējošajā dalībvalstī, ja tāda ir, gaisa kuģa operatora kontaktpersonas informācija un adrese korespondencei;

18.8. verificētāja identifikācija:

18.8.1. verificētāja nosaukums un adrese, tā kontaktpersona;

18.8.2. informācija par verificētāja akreditāciju, akreditācijas dalībvalsts un akreditācijas iestādes izsniegtais reģistrācijas numurs;

18.9. apstiprinātā emisiju monitoringa plāna atsauce, plāna versijas numurs;

18.10. informācija, vai ziņošanas gada laikā ir bijušas kādas atkāpes no apstiprinātā monitoringa plāna;

18.11. ja atkāpes ir bijušas, – informācija par visām attiecīgām izmaiņām darbībās un atkāpēm no apstiprinātā monitoringa plāna, kā arī informācija par katru atkāpi un to, kā tā ietekmē tonnkilometru aprēķina rezultātus;

18.12. kopējais lidojumu skaits ziņošanas gadā;

18.13. izmantotās degvielas veidi un katra degvielas veida patēriņš, kā arī degvielas patēriņš pēc gaisa kuģa tipa:

18.13.1. izmantotās degvielas zemākais sadegšanas siltums;

18.13.2. biomasas saturs;

18.13.3. CO2 emisijas faktors;

18.13.4. aprēķinātās CO2 emisijas;

18.14. informācija, vai ir izmantota vienkāršotā pieeja, kas pieļaujama mazajiem emitētājiem, ņemot vērā, ka vienkāršoto pieeju drīkst izmantot tikai gaisa kuģa operators, kuram emisijas nepārsniedz 10 000 tonnu CO2 un kurš četru mēnešu laikā ir veicis vairāk nekā 243 lidojumus:

18.14.1. apliecinājums par tiesībām izmantot vienkāršoto pieeju, ņemot vērā, ka, ja gada emisijas pārsniedz 10000 tonnu CO2 un četru mēnešu periodā ir veikti 243 vai vairāk lidojumu, nepieciešams sazināties ar Civilās aviācijas aģentūru, lai pārstrādātu monitoringa plānu;

18.14.2. informācija par kopējo lidojumu skaitu, uz kuriem attiecas likuma "Par piesārņojumu" 1.1 pielikums, katrā četru mēnešu periodā ziņošanas gadā;

18.14.3. kopējās emisijas ziņošanas gadā;

18.15. emisiju daudzums, kam ir izmantota vienkāršotā pieeja, ja ir nepilnīgi dati;

18.16. izmantotās biomasas veids, daudzums, kā arī no biomasas emitētais CO2, ja biomasa ir izmantota ziņošanas gadā;

18.17. CO2 emisijas no visiem lidojumiem, uz kuriem attiecas likuma "Par piesārņojumu" 1.1 pielikums katram degvielas veidam, ņemot vērā izlidošanas un ielidošanas dalībvalsti:

18.17.1. viena un tā pati izlidošanas un ielidošanas dalībvalsts (iekšzemes lidojumi);

18.17.2. visi pārējie lidojumi (starptautiskie lidojumi Eiropas Ekonomikas zonā un ārpus tās);

18.17.3. emisijas no visiem lidojumiem, kas no katras dalībvalsts izlido uz citu dalībvalsti vai trešo valsti;

18.17.4. emisijas no visiem lidojumiem, kas katrā dalībvalstī ielido no trešās valsts;

18.18. informācija par katru gaisa kuģa operatora gaisa kuģi, kas izmantots gadā, uz kuru attiecas šis ziņojums, un darbībām, uz kurām attiecas likuma "Par piesārņojumu" 1.1 pielikumā minētās darbības:

18.18.1. gaisa kuģa tips (ICAO gaisa kuģa tipa identifikators);

18.18.2. gaisa kuģa apakštips (kā norādīts monitoringa plānā);

18.18.3. gaisa kuģa reģistrācijas numurs;

18.18.4. gaisa kuģa īpašnieks (ja zināms), ja gaisa kuģis ir nomāts, – iznomātājs;

18.18.5. ja gaisa kuģis nav ietilpis flotē visu ziņošanas gadu, – arī ekspluatācijas sākuma datums un beigu datums;

18.19. informācija par to, vai šajā pielikumā iekļautie dati ir komercnoslēpums;

18.20. informācija par vienu lidlauku pāri:

18.20.1. lidlauku pāris (izmantojot ICAO identifikatoru);

18.20.2. kopējais lidojumu skaits uz vienu lidlauku pāri;

18.20.3. kopējās emisijas uz vienu lidlauku pāri;

18.21. nenoteiktība.

Vides aizsardzības un

reģionālās attīstības ministrs E.Sprūdžs