Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2024/3170

31.12.2024

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2024/3170,

18. detsember 2024,

millega nähakse ette üksikasjalikud sätted lendude keskkonnatoime hindamise vabatahtliku keskkonnamärgisesüsteemi kohta, mis on kehtestatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 artiklile 14 (lennu heitkoguse märgis)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määrust (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks, ([1]) eelkõige selle artikli 14 lõiget 11,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EL) 2023/2405 artikli 14 lõikega 1 on kehtestatud vabatahtlik keskkonnamärgisesüsteem, mis võimaldab mõõta lendude keskkonnatoimet ja millega saavad ühineda kõik kõnealuse määruse kohaldamisalasse kuuluvad õhusõidukikäitajad.

(2) Selleks et tarbijad saaksid teadlikult valida lennutranspordi ja muude alternatiivsete transpordiliikide vahel, tuleks käesolevas määruses sätestada kindel, usaldusväärne, läbipaistev ja ühtlustatud metoodika, mis võimaldab esmastele andmetele tuginedes hinnata lennu heitkoguseid, ning eeskirjad selle kohta, kuidas reisijaid nendest heitkogustest teavitada. Kuna kõnealuse metoodika eesmärk on lennu heitkoguse hindamine, tuleks käesolevas määruses kasutada selle märgise puhul terminit, mis täpselt kajastaks asjaomast metoodikat. Seepärast peaks kõnealune märgis kandma nimetust „lennu heitkoguse märgis“.

(3) Õhusõidukikäitajad, kes taotlevad oma lendudele kõnealuste märgiste väljastamist, peaksid esitama taotluse Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) piisavalt aegsasti, et nii amet kui ka õhusõidukikäitaja saaksid valmistada ette aruandluskorra ja asjakohase digitaristu.

(4) Käesoleva määruse kohase lennu heitkoguse hindamise metoodika puhul tuleks tagada, et heitkoguse hindamine ja selle aluseks olevad eeldused oleksid võimalikult läbipaistvad ja hõlpsasti jälgitavad ning alati kooskõlas transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestust käsitlevate uute liidu õigusaktidega.

(5) Lennu heitkogust tuleks hinnata varasemate lendude keskkonnatoime alusel, võttes arvesse iga lennu käitamiseks kasutatud lennukikütuste keskmist keskkonnatoimet ja eelmise asjaomase sõiduplaaniperioodi keskmist lennukikütuste kulu. Need kaks näitajat võimaldavad lennu heitkogust kõige usaldusväärsemalt ja kindlamalt hinnata. Kuna võimalike tehniliste piirangute tõttu ei ole iga lennu puhul võimalik hankida konkreetse lennukikütuste partii kohta piisavalt üksikasjalikku teavet, tuleks käesolevas määruses sätestada ka konkreetsed meetodid, et määrata lennukikütuste kulu ja lennukikütuste olelusringi heitkoguste puhul kindlaks võimalikult täpne ja usaldusväärne lähend, püüdes samas minimeerida õhusõidukikäitajate ja ameti koormust. Selleks et hinnata konkreetsel sõiduplaaniperioodil teataval marsruudil käitatava lennu heitkogust, tuleks arvesse võtta eelmise asjaomase sõiduplaaniperioodi kohta esitatud viimast kättesaadavat teavet ning käesolevas määruses tuleks sätestada sellekohased erinõuded. Ametil peaks eelmise kalendriaasta teabe alusel lennu heitkoguseid hinnates olema võimalik tugineda sõltumatute tõendajate poolt juba tõendatud teabele, et minimeerida halduskoormust ja kasutada uusimat teavet lennukikütuste kasutamisega seotud näitajate kohta.

([1]) ELT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

(6) Kuna täpsed hinnangud lennukikütuste edaspidise kulu kohta on lennu heitkoguste arvutamisel on väga olulised, peaksid need põhinema uusimatel teaduslikel tõenditel. Lennukikütuste kulu hindamisel tuleks arvesse võtta ka õhusõidukikäitajate esitatud esmaseid andmeid, mis iseloomustaksid nende kõige hiljutisemaid lende eelmisel asjaomasel sõiduplaaniperioodil. Teiseseid andmeid, näiteks mudelitel ja hinnangutel põhinevaid andmeid, mis ei tulene otseselt esmastest andmetest, võiks kasutada vaid erandjuhtudel, kui esmased andmed ei ole kättesaadavad või kui esmaste andmete põhjal ei ole võimalik anda piisavalt täpseid hinnanguid. Selline olukord võib tekkida siis, kui õhusõidukikäitaja otsustab avada uusi marsruute või kui olemasolevatel marsruutidel käitatavaid lende on kavas hakata käitama teistsugustel tingimustel. Käesoleva määrusega tuleks tagada, et lennukikütuste kulu hindamisega seotud metodoloogilised nõuded oleksid jätkuvalt kooskõlas uusimate teaduslike tõendite ja arengusuundumustega.

(7) Lennukikütuste olelusringi heitkogused võiksid olla tavapäraste lennukikütuste olelusringi heitkogustest väiksemad, sõltuvalt paljudest eri teguritest, nagu lähteainete valik ja asjaomaste kütuste tootmise viisid. Selliste lennukikütuste olelusringi heitkoguste puhul võetakse arvesse heidet (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina (CO_2 ekv)), mis tekib energia tootmisel, transpordil, jaotamisel ja kasutamisel õhusõiduki pardal, sealhulgas põletamise ajal, et tagada kooskõla liidu õigusega, eelkõige määrusega (EL) 2023/2405, kuid ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2018/2001 ([2]). Seega tuleks lennukikütuste olelusringi heitkoguste hindamisel arvesse võtta süsinikdioksiidi (CO_2), metaani (CH_4) ja dilämmastikoksiidi (N_2O) heitkoguste summat. Lennukikütuste olelusringi heitkogused tuleks arvutada vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa punktile C ning vajaduse korral vastavalt muudele asjakohastele liidu õigusaktidele ja rahvusvahelistele standarditele, kasutades andmeid ja meetodeid, milles võetakse arvesse uusimaid teaduslikke arengusuundi Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) raames.

(8) Kuna lennukikütustekulu ja lennukikütuste olelusringi heitkoguseid käsitlev teave on lennu heitkoguse täpsel hindamisel väga oluline, tuleks käesolevas määruses sätestada tingimused, mille kohaselt õhusõidukikäitajad peavad ametile selle teabe esitama. Aruandluskoormus peaks olema minimaalne, eriti väikeste ja keskmise suurusega õhusõidukikäitajate puhul, et vältida olukorda, kus õhusõidukikäitajad ei soovi lennu heitkoguse märgist kasutusele võtta. Seepärast peaks õhusõidukikäitajatel olema võimalik edastada ametile andmeid sujuvalt ja tõrgeteta, kasutades ameti väljatöötatud digitaalseid aruandlusvahendeid, ning vajaduse korral kasutada teavet, mis on esitatud juba varem ja muudel eesmärkidel. Usaldusväärse hinnangu andmiseks peaks ametil olema juurdepääs kogu vajalikule teabele, mis hõlmab iga õhusõidukikäitaja poolt igas lennujaamas tangitud lennukikütustekoguseid, lennukikütuse tarnijate poolt õhusõidukikäitajatele igas lennujaamas tarnitud lennukikütustekoguseid ja asjaomaste lennukikütuste olelusringi heitkoguseid.

(9) Käesoleva määruse kohane lennu heitkoguse hindamise metoodika peaks olema kooskõlas asjakohaste liidu õigusaktide ja rahvusvaheliste standardite, andmete ja metoodika ning teaduse arenguga, eelkõige vaikeväärtuste kasutamise osas. Käesoleva määruse kohaldamisel peaks tavapäraste lennukikütuste heite mahukuse lähtetase olema 89 g CO_2 ekv / MJ, mis on ICAO raamistiku alusel välja töötatud lennukikütuste võrdlusväärtus ja mida kohaldatakse seni, kuni liidu õiguses määratakse kindlaks lennunduses kasutavate fossiilkütuste võrdlusväärtus. Iga reisija kaaluks koos pagasiga tuleks arvestada 100 kg ning lennukikütuste energiasisaldus peaks olema kooskõlas direktiiviga (EL) 2018/2001 ning kohaldatavate rahvusvaheliste standardite ja meetoditega.

(10) Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse keskkonnatoime kindlaksmääramisel arvesse õhusõidukikäitajate poolt kasutatavate lennukikütuste kasvuhoonegaaside heidet, lendude ja õhusõidukipargi käitamise tulemuslikkust ning lennuliikluse mõju lennukikütuste kulule. Seega ei käsitleta käesolevas määruses muid keskkonnamõjusid, näiteks müra ja muude õhusaasteainete (sh lämmastikoksiidid (NOx) või tahked osakesed) tekitatud heidet.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Kuna lennu heitkoguse hindamise metoodika aluseks on varasem keskmine lennukikütuste kulu, võib lennukipargi uuendamine ning marsruutide optimeeritud planeerimine aidata oluliselt vähendada lennukikütuste kulu ja seega ka lennu heitkogust. Need kaks tegurit peaksid automaatselt kajastuma lennu heitkoguse hindamise metoodikas, et hõlbustada tõhusamate õhusõidukite kasutuselevõttu ja optimeerida marsruudi planeerimist. Seega peaksid lendude heitkogused, mida amet käesolevas määruses sätestatud metoodika kohaselt on hinnanud, stimuleerima õhusõidukipargi uuendamist ja optimeerima marsruudi planeerimist. Käesolevas määruses sätestatud metoodika peaks olema piisavalt usaldusväärne, et võtta arvesse tehnoloogilisi muutusi ja tegevuse arengut.

(12) Olukorras, kus tulevikus kavandatavate regulaarlendude käitamise tingimused jäävad samaks mis asjaomast marsruuti juba teenindavate lendude puhul, annab oluliselt usaldusväärsemaid tulemusi see, kui samal marsruudil käitatavate regulaarlendude hinnanguline keskkonnatoime määratakse kindlaks käesoleva määruse alusel. Käesoleva määruse kohaldamisel hõlmavad käitamistingimused õhusõiduki tüüpi, lennukikütuse liiki, reisijate keskmist arvu ja transporditava lasti massi. Kui aga õhusõidukikäitaja muudab lennu käitamise tingimusi või hakkab käitama uusi lende, tuleks lennukikütuste hinnanguline kulu ja lennukikütuste hinnanguline keskkonnatoime kindlaks määrata viimaste kättesaadavate teaduslike meetodite ja tõendite alusel. Sellised hinnangud peaksid olema täpsed ja põhinema ettevaatusprintsiipi hõlmaval lähenemisviisil. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada meetodid heitkoguste hindamiseks nii selliste lendude puhul, mille kohta õhusõidukikäitaja varasemat tegevust käsitlev teave, mida peetakse lendude hindamisel usaldusväärseks allikaks, on kättesaadav, kui ka selliste lendude puhul, mille kohta see teave ei ole kättesaadav.

(13) Ametit tuleks vajalikke konfidentsiaalsuskaalutlusi arvesse võttes teavitada tulevaste lendude jaoks koostatud sõiduplaanidest, et ta saaks võrrelda käitamistingimusi ja hinnata võimalikult täpselt lendude heitkoguseid. Lisaks peaksid õhusõidukikäitajad püüdma esitada ametile muud teavet, mis võib aidata lennu heitkogust võimalikult täpselt hinnata.

(14) Ametile esitatava teabe (eelkõige lennukikütustekulu ühe lennu kohta ja lennukikütuste olelusringi heitkogused igas lennujaamas tangitud kütusekoguste kohta) õigsust peaks enne selle ametile edastamist tõendama sõltumatu tõendaja. See sõltumatu tõendamine peaks põhinema asjakohastes liidu õigusaktides sisalduvatel põhimõtetel ja suunistel ning kohaldatavatel rahvusvahelistel standarditel ja meetoditel. Tõendamisel tuleks arvesse võtta ka rahvusvahelisi arengusuundumusi, eelkõige selleks, et vajaduse korral oleks käesoleva määruse sätteid võimalik kohaldada ka liitu saabuvate lendude suhtes.

(15) Käesolevas määruses tuleks sätestada eeskirjad, milles käsitletakse ameti väljastatud märgiste kehtivusaega, tingimused, mida kohaldatakse märgise kehtivusaja suhtes märgise väljastamisel õhusõidukikäitajale ja tingimused, mille kohaselt õhusõidukikäitajad peavad esitama klientidele selgelt teavet märgise kehtivuse kohta.

(16) Käesolevas määruses tuleks sätestada ameti väljastatud märgiste esitamise tingimused. Digiajastul on klientidel eelkõige lennutranspordi puhul võimalik leida internetist varasemaga võrreldes oluliselt rohkem teavet konkureerivate õhusõidukikäitajate pakutavate lennutransporditeenuste kohta. Seepärast on oluline tagada, et ameti poolt õhusõidukikäitajale väljastatud märgised oleksid esitatud kõigis asjaomasele õhusõidukikäitajale kuuluvates müügikohtades, kasutades käesolevas määruses sätestatud malli. Õhusõidukikäitajad peaksid tagama, et ameti väljastatud märgised esitatakse kõigis müügikohtades, millega neil on lepinguline suhe. Lisaks peaksid õhusõidukikäitajad tegema mõistlikke jõupingutusi tagamaks, et ameti väljastatud märgised oleksid esitatud ka müügikohtades, millega nad koostööd ei tee. Vastasel juhul võib väheneda inimeste usaldus märgise vastu ja usk õhusõidukikäitajate jõupingutustesse kasutada lennukikütuseid, mille olelusringi heitkogused on väiksemad.

(17) Käesolevas määruses tuleks sätestada tingimused, mille alusel õhusõidukikäitajad saavad esitada ameti väljastatud märgiseid ja tagada, et lendude heitkoguseid käsitlev teave oleks hõlpsasti äratuntav. Käesolevas määruses tuleks sätestada märgise kujunduse kirjeldus ja selle esitamise mallid, mis võimaldab kõigil õhusõidukikäitajatel esitada lennu heitkoguseid ühtlustatud ja äratuntaval viisil.

(18) Kujunduselementide hulgas peaks olema logo, millega tõendatakse, et amet on Euroopa Liidu nimel hinnanud lennu heitkogust kooskõlas käesoleva määrusega. Selle ühtlustatud logo eesmärk on tagada, et märgis oleks äratuntav, ja suurendada usaldust lennu heitkoguse hindamise vastu käesoleva määruse alusel. Ühtlasi peaks see aitama selgitada kogu maailmale seost käesoleva määrusega ning vältida lennu heitkoguse märgise segiajamist muude liidu õigusaktide ja olemasolevate algatustega kestlikkuse valdkonnas, nagu märgised, mis on väljastatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2017/1369 ([3]) ja selle alusel vastu võetud delegeeritud määrustele. Selleks et parandada teabevahetust ja suurendada teadlikkust, tuleks käesolevas määruses sätestada ka konkreetne terminoloogia, mis viitab üheselt igale elemendile, mida lennu heitkoguse märgisel kasutatakse. See hõlmab näiteks lennu heitkoguse, logo ja muude aspektide kombinatsiooni, mis peaksid olema märgise põhielemendid. Seepärast tuleks märgise jaoks käesoleva määrusega ette näha lihtne ja selge logo, mis paikneb koos ELi lipuga lennu heitkogust väljendava näitaja kõrval. Käesolevas määruses sätestatud tingimused märgise esitamise kohta peaksid tagama, et märgised oleksid hõlpsasti juurdepääsetavad ja arusaadavad, ning nende esitamise tingimused peaksid võimaldama klientidel hõlpsasti võrrelda eri õhusõidukikäitajate poolt ühel ja samal marsruudil käitatavate lendude keskkonnatoimet. Käesoleva määrusega tuleks tagada, et heitkoguseid käsitlevad andmed oleksid järjepidevalt ja täpselt esitatud, mis võimaldab tagada võrreldavuse ja ausa konkurentsi transpordisektori siseturul, eelkõige juhul, kui lennutransporditeenused moodustavad osa mitmeliigilisest transpordiahelast või kui asjaomased teenused konkureerivad teiste transpordiliikidega. Seega peaks käesolev määrus olema kooskõlas transporditeenuste kasvuhoonegaaside heitkoguste arvestuse suhtes kohaldatavate õigusaktidega.

(19) Märgise esitamise tingimused tuleks jagada esmaseks ja teiseseks esituseks. Märgiste esitus võib suurendada klientide teadlikkust lennu hinnangulisest heitkogusest ja jõupingutustest, mida õhusõidukikäitajad on teinud selleks, et vähendada nende pakutavate lennutransporditeenuste keskkonnajalajälge. Märgise esmane esitus peaks näitama kogu lennuga seotud otsingu- ja ostuprotsessi kestel konkreetse lennu põhielemente hõlpsasti arusaadavas vormingus, nõudmata kliendi sekkumist. Esmane esitus peaks ühtlasi sisaldama elemente, mida klient vajab selleks, et võrrelda konkreetse õhusõidukikäitaja tegevust teiste sama marsruuti käitavate konkureerivate õhusõidukikäitajate tegevusega. Selle võrdluse eesmärk peaks võimaldama kliendil hõlpsamini mõista asjakohast keskkonnateavet ning aitama veelgi suurendada õhusõidukikäitajate jõupingutusi oma keskkonnatoime parandamiseks. Teisene esitus, mille nähtavaks tegemine nõuab kliendi sekkumist, peaks olema üksikasjalikum ja sisaldama teavet selle kohta, kuidas hinnati lennu heitkogust, sealhulgas näiteks asjaomase õhusõidukikäitaja kasutatavate lennukikütuste keskmist keskkonnatoimet.

(20) Klientide usalduse suurendamiseks on oluline tagada, et õhusõidukikäitajad esitaksid ainult kehtivaid märgiseid. Käesolevas määruses tuleks sätestada tingimused, mille alusel amet tõendab, et õhusõidukikäitajad on märgiseid nõuetekohaselt rakendanud ja järginud neid esitades asjakohast liidu õigust ning kohaldatavaid rahvusvahelisi standardeid ja meetodeid. Õhusõidukikäitajad ei tohiks esitada tühistatud ja aegunud märgiseid. Ühtlasi tuleks määruses kehtestada tingimused, mille alusel amet kontrollib õhusõidukikäitajate poolt nende tegevuse kohta esitatud teabe täpsust ja õigsust. Seepärast on asjakohane, et käesolevas määruses kehtestatakse lisaks kohaldatavatele täitmise tagamise eeskirjadele ja ameti volitustele märgiste läbivaatamise tingimused ning kord, mille alusel amet tühistab kehtetud märgised või palub õhusõidukikäitajatel nende esitust vastavalt kohandada.

(21) Amet peaks looma lennu heitkoguseid tutvustava veebisaidi ja seda haldama, et märgisesüsteemi käsitlev teave oleks nii õhusõidukikäitajatele kui ka üldsusele kergesti kättesaadav. See on vajalik ka selleks, et muuta süsteem õhusõidukikäitajate jaoks atraktiivsemaks.

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2017. aasta määrus (EL) 2017/1369, millega kehtestatakse energiamärgistuse raamistik ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/30/EL (ELT L 198, 28.7.2017, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Selleks et hõlbustada lennu heitkoguse märgise kasutuselevõttu liidus, peaks amet alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast kuni 1. jaanuarini 2028 väljastama märgiseid üksnes reisijaveoteenuseid või nii reisija- kui ka kaubaveoteenuseid osutavatele lendu jaoks, kuid mitte lastiveoteenuseid osutavate lendude jaoks. Reisijaveoteenused erinevad kaubaveoteenustest selle poolest, kuidas nende tegevust korraldatakse, eelkõige suhetes lõpptarbijatega. Käesolevas määruses seatakse prioriteediks märgiste väljastamine reisijaveoteenuseid osutavatele õhusõidukikäitajatele, et anda turuosalistele piisavalt aega märgisega tutvumiseks. Märgiseid tuleks kohaldada kõikide lennutransporditeenuse liikide suhtes alles alates 1. jaanuarist 2028.

(23) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas ReFuelEU Aviation komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesoleva määrusega nähakse ette üksikasjalikud sätted, millega tagatakse määruse (EL) 2023/2405 artiklis 14 sätestatud keskkonnamärgisesüsteemi käsitlevate eeskirjade ühetaoline rakendamine ja järgimine, nimelt:

a) standarditud ja teaduspõhine metoodika lennu heitkoguse arvutamiseks, sealhulgas hindamismetoodika, mis põhineb parimatel kättesaadavatel teaduslikel andmetel;

b) menetlus, mille abil õhusõidukikäitajad peavad esitama Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) asjakohase teabe lennu heitkoguse hindamiseks ja vastavate märgiste väljastamiseks;

c) ameti väljastatud märgiste kehtivusaja kestus;

d) tingimused ja menetlused, mida amet järgib märgiste läbivaatamisel, tühistamisel ja uute märgiste väljastamisel;

e) märgiste esitamise vormid;

f) eeskirjad hõlpsa juurdepääsu tagamiseks kõigile väljastatud märgistele masinloetavas vormingus;

g) võimalus ja tingimused, mille alusel õhusõidukikäitajad võivad esitada muud keskkonnatoimega seotud teavet, mis ei kuulu käesoleva määruse kohaldamisalasse.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „lennu heitkogus“ – õhusõidukikäitaja teostatud lennul kasutatud lennukikütuste olelusringi hinnanguline heitkogus, mis koosneb salongi heitkogusest ja lasti heitkogusest ning mida mõõdetakse CO_2 ekvivalenttonnides;

2) „salongi heitkogus“ – salongiga seotud osa lennu heitkogusest, mida mõõdetakse CO_2 ekvivalenttonnides;

3) „lasti heitkogus“ – lastiga seotud osa lennu heitkogusest, mida mõõdetakse CO_2 ekvivalenttonnides;

4) „salongi heitkogus reisija kohta“ – tulemus, mis saadakse salongi heitkoguse jagamisel eelmise sõiduplaani perioodi lendude keskmise reisijate arvuga ning mida mõõdetakse CO_2 ekvivalentkilogrammides reisija kohta;

5) „lasti heitkogus tonni kohta“ – tulemus, mis saadakse lasti heitkoguse jagamisel eelmisel sõiduplaani perioodil õhusõiduki pardal veetud lasti keskmise massiga ning mida mõõdetakse CO_2 ekvivalentkilogrammides lastitonni kohta;

6) „salongi heitkogus reisijakilomeetri kohta“ – tulemus, mis saadakse reisija kohta käiva hinnangulise salongi heitkoguse jagamisel käitatava liini pikkusega ning mida mõõdetakse CO_2 ekvivalentgrammides reisijakilomeetri kohta;

7) „lasti heitkogus tonnkilomeetri kohta“ – tulemus, mis saadakse tonni kohta käiva hinnangulise lasti heitkoguse jagamisel käitatava liini pikkusega ning mida mõõdetakse CO_2 ekvivalentgrammides tonnkilomeetri kohta;

8) „märgis“ – trükitud või elektrooniline graafiline diagramm, milles on ühendatud märgise logo ja III lisas kindlaks määratud teave;

9) „märgise logo“ – käesoleva määruse III lisa punktis 1 määratletud kujutis, mis tähistab lennu heitkoguse tõendamist;

10) „aegunud märgis“ – märgis, mille kehtivusaeg on lõppenud;

11) „digitaalne aruandlusvahend“ – digiplatvorm, mille töötab välja ja mida haldab amet ning mis on ühtne kontaktpunkt, mille kaudu õhusõidukikäitajad teatavad andmeid ja mille kaudu neile väljastatakse märgiseid;

12) „õhusõiduk“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 ([4]) artikli 3 punktis 28 määratletud õhusõiduk;

13) „õhusõidukikäitaja sertifikaat (AOC)“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 ([5]) artikli 2 punktis 8 määratletud lennuettevõtja sertifikaat (AOC);

14) „lennujaam“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ ([6]) artikli 2 punktis 1 määratletud lennujaam;

15) „iste“ – õhusõidukisse paigaldatud iste, millel reisija võib reisi vältel istuda;

16) „reisija“ – isik, kes istub õhusõiduki väljumise ajal õhusõiduki salongialal oleval istmel ja reisib õhusõiduki pardal eesmärgiga jõuda kindlasse sihtkohta;

17) „istmeala“ – ala, mis on määratud iga salongiklassi iga reisija istmele ja mida mõõdetakse ruutmeetrites;

18) „salongiklass“ – reisijatele pakutav teatav teenus ja ruumikus, mille omadusteks on konkreetne istmete paigutus salongis, mugavused ja piletihinna struktuur;

19) „sõiduplaaniperiood“ – nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 ([7]) artikli 2 punktis d määratletud sõiduplaani periood;

20) „lennuajal kasutatud lennukikütus“ – lennukikütuste kogus, mille õhusõiduk kasutab ära lennu ajal alates lähtelennujaama parkimiskohalt liikuma hakkamisest kuni sihtlennujaama parkimiskohal täieliku peatumiseni ning mida mõõdetakse tonnides;

21) „lennuaeg“ – ajavahemik alates õhusõiduki lähtelennujaama parkimiskohalt liikuma hakkamisest kuni sihtlennujaama parkimiskohal täieliku peatumiseni, mida mõõdetakse minutites;

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) „lennukikütuste olelusringi heitkogus“ – lennukikütuste CO_2 ekvivalendina väljendatud heide, mis hõlmab energia tootmisel, transpordil, jaotamisel ja õhusõiduki pardal kasutamisel, sealhulgas põletamise ajal tekkinud ja CO_2 ekvivalendina väljendatud heidet ning väljendab süsinikdioksiidi (CO_2), metaani (CH_4) ja dilämmastikoksiidi (N_2O) summaarset heidet ning mis arvutatakse kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa punktiga C ja vajaduse korral vastavalt muudele asjakohastele liidu õigusnormidele ja rahvusvahelistele standarditele, kasutades andmeid ja meetodeid, mis kajastavad Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni raamistikus tehtud uusimaid teaduslikke saavutusi, ja mida mõõdetakse CO_2 ekvivalentgrammides megadžauli kohta;

23) „CO_2 ekvivalent (CO_2 ekv)“ – mõõtühik, millega võrreldakse kasvuhoonegaasi kiirgussundi süsinikdioksiidi (CO_2) omaga;

24) „lennukikütuste kasvuhoonegaaside heitekava“ – kava, mille raames õhusõidukikäitajad saavad lennukikütustest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamise eest soodustusi;

25) „last“ – õhusõiduki pardal veetavad kaubad, materjalid ja pakid (v.a reisijate pagas), mida mõõdetakse tonnides;

26) „müügikoht“ – füüsilises asukohas või veebiplatvormil pakutav teenus, mille omanik on õhusõidukikäitaja või mis pakub õhusõidukikäitaja lende ning kus õhusõidukikäitaja või tema volitatud esindaja talletab teavet selle õhusõidukikäitaja lendude kohta ja teeb selle avalikkusele kättesaadavaks ostmise või võrdlemise eesmärgil.

Artikkel 3

Taotlus märgiste väljastamiseks ameti poolt

1. Õhusõidukikäitaja, kes taotleb oma lendudele märgiste väljastamist, esitab ametile iga aasta 1. veebruariks taotluse digitaalse aruandlusvahendi asjakohase mooduli kaudu. Selleks märgib õhusõidukikäitaja oma taotluses asjaomaste lendude ulatuse vastavalt määruse (EL) 2023/2405 artikli 14 lõikele 2. Kõnealuse taotluse põhjal alustab amet koostööd õhusõidukikäitajaga.

2. Lõikes 1 osutatud õhusõidukikäitajad esitavad iga aasta 1. maiks digitaalse aruandlusvahendi asjakohase mooduli kaudu lõigetes 3 ja 4 loetletud teabe oma regulaarlendude ja eelmisel kalendriaastal tehtud lendude kohta.

3. Õhusõidukikäitaja esitab oma kahe järgmise sõiduplaaniperioodi regulaarlendude kohta järgmise teabe:

a) lennumarsruudid ning asjaomased lähte- ja sihtlennujaamad koos Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ja Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) tähistega;

b) kasutatav õhusõiduki tüüp või tüübid, sealhulgas istekohtade arv salongiklassi kohta ning õhusõidukite ICAO ja IATA tähised;

c) igal marsruudil käitatavate lendude hinnanguline arv koos asjaomase hinnangu üksikasjaliku põhjendusega;

d) lendude sõiduplaaniperiood või -perioodid;

e) soovi korral võib uute regulaarlendude puhul või juhul, kui käitamistingimused on varasemate lendudega võrreldes oluliselt muutunud, esitada koos üksikasjaliku põhjendusega järgmise teabe:

   i) lennuajal kasutatud lennukikütuse arvestuslik kogus;

   ii) reisijate hinnanguline arv salongiklasside kaupa;

   iii) lasti hinnanguline kogus.

4. Õhusõidukikäitaja esitab eelmisel kalendriaastal tehtud lendude kohta järgmise teabe:

a) iga käitatava õhusõiduki kohta:

   i) õhusõiduki tüüp koos asjaomaste ICAO ja IATA tähistega;

   ii) olemasolevate istmete arv salongiklasside kaupa iga salongitüübi puhul;

iii) istmeala suurus salongiklasside kaupa, kui see teave on olemas;

b) iga konkreetsel marsruudil käitatava lennu puhul:

i) õhusõiduki tüüp koos asjaomaste ICAO ja IATA tähistega;

ii) lennumarsruut ning asjaomased lähte- ja sihtlennujaamad koos ICAO ja IATA tähistega;

iii) samades käitamistingimustes teostatavate lendude arv;

iv) reisijate ja istmete arv salongiklassi kohta;

v) lasti kogus;

vi) lennuajal kasutatud lennukikütuse kogus;

vii) lennuaeg;

viii) käitamiskuu ja -aasta;

c) iga konkreetses lähtelennujaamas tangitud lennukikütuste partii kohta, mis on ostetud lennukikütuse tarnijatelt ja mille puhul on taotletud soodustusi, ning soovi korral kõigi muude lennukikütuste partiide kohta:

i) kogus tonnides, partii number ja lennukikütuse tarnija registreerimisandmed;

ii) lennujaam, kus kütus tangiti, koos vastavate ICAO ja IATA tähistega, ning tõend kütuse ostmise ja selle asjaomasesse lennujaama toimetamise kohta;

iii) lennukikütuste olelusringi heitkogused CO_2 ekvivalentgrammides megadžauli kohta (g CO_2 ekv / MJ);

iv) vajaduse korral lennukikütuste kasvuhoonegaaside heitekava, mille raames soodustusi taotleti, viide õigusaktile, mille alusel neid soodustusi kohaldati, ning selle asutuse andmed, kellele taotlus esitati.

5. Amet kasutab lõigetes 3 ja 4 osutatud teavet taotluse menetlemisel ja märgiste väljastamisel, võttes arvesse vajalikke konfidentsiaalsuskaalutlusi.

6. Amet võtab arvesse ka õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate poolt määruse (EL) 2023/2405 artiklite 8 ja 10 kohaselt esitatud teavet.

7. Amet võib nõuda õhusõidukikäitajalt mis tahes lisateavet, mida vajatakse lennu heitkoguse hindamiseks ja keskkonnamärgiste väljastamiseks.

8. Enne kui õhusõidukikäitaja esitab ametile lõigetes 4 ja 6 osutatud teabe, peab seda teavet tõendama õhusõidukikäitaja aruandes nimetatud sõltumatu tõendaja. Tõendamine toimub vastavalt määruse (EL) 2023/2405 artikli 8 lõikes 3 sätestatud nõuetele. Õhusõidukikäitaja esitab tõendajale kõik asjakohased lisadokumendid, mis hõlbustavad lõigetes 4 ja 6 osutatud teabe tõendamist.

Ühtlasi peab lõike 4 punkti c kohaselt esitatud teavet lennukikütuste olelusringi heitkoguste kohta tõendama ka üks direktiivi (EL) 2018/2001 või rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA) raames kindlaks määratud sertifitseerimisasutustest.

Artikkel 4

Märgiste omistamine õhusõidukikäitajate lendudele

1. Kui amet leiab, et õhusõidukikäitaja poolt artikli 3 kohaselt esitatud teave on täielik ja täpne, teeb ta iga aasta 30. juuniks järgmist:

a) hindab iga lennu või lendude kogumi heitkoguseid vastavalt artiklile 5;

b) koostab ja omistab kaheks järgmiseks sõiduplaaniperioodiks kavandatud regulaarlendudele kummagi perioodi jaoks eraldi märgise, võttes arvesse lõikes 2 osutatud kehtivusaega;

c) väljastab masinloetavas vormingus märgised õhusõidukikäitajatele ja teatab neile digitaalse aruandlusvahendi asjakohase mooduli kaudu märgiste esitamise alguskuupäeva ja nende kehtivusaja, kasutades III lisas esitatud vorme.

2. Ameti väljastatud märgiste kehtivusajad on järgmised:

a) õhusõidukikäitaja talvise sõiduplaaniperioodi puhul algab märgise kehtivusaeg märgise väljastamise hetkel ja kestab kuni talvise sõiduplaaniperioodi lõpuni vastavalt I lisas esitatud ajakavale;

b) õhusõidukikäitaja suvise sõiduplaaniperioodi puhul algab märgise kehtivusaeg viis kuud enne suvise sõiduplaaniperioodi algust ja kestab kuni suvise sõiduplaaniperioodi lõpuni vastavalt I lisas esitatud ajakavale.

3. Kui amet teeb kindlaks, et õhusõidukikäitaja ei ole esitanud kogu teavet, mis on vajalik märgiste väljastamiseks vastavalt artiklile 3, või kui tal on nõuetekohaselt põhjendatud alus arvata, et esitatud teave ei ole täielik ega täpne, nõuab amet õhusõidukikäitajalt, et ta parandaks esitatud teabe või esitaks lisateavet.

4. Kui amet teeb pärast eelmises lõikes osutatud taotluse esitamist kindlaks, et õhusõidukikäitaja esitatud teave ei vasta artiklis 3 sätestatud miinimumnõuetele või et sellise teabe õigsust ja täpsust ei ole võimalik tõendada, annab ta õhusõidukikäitajale võimaluse olla ära kuulatud ning seejärel lükkab märgiste väljastamise taotluse tagasi. Amet teavitab sellest asjaomast õhusõidukikäitajat.

5. Kui õhusõidukikäitaja poolt artikli 3 kohaselt esitatud teavet on vaja parandada pärast selle esitamist või pärast seda, kui amet on seda tõendanud, või kui see teave enam ei kehti, teavitab õhusõidukikäitaja põhjendamatu viivituseta sellest ametit digitaalse aruandlusvahendi kaudu ja esitab parandatud teabe koos vajaliku põhjendusega. Amet võib õhusõidukikäitaja esitatud teabe ja põhjenduste alusel tagasiulatuvalt ajakohastada lennu heitkogust ja väljastada asjaomaste lendude või lendude kogumi jaoks uued märgised.

Artikkel 5

Lennu heitkoguse hindamine

1. Amet hindab õhusõidukikäitaja iga lennu või lendude kogumi heitkoguseid samadel tingimustel, tehes käesoleva määruse II lisas sätestatud metoodika kohaselt järgmist:

a) arvutab lennu heitkoguse vastavalt II lisa punktile 1;

b) jaotab lennu heitkoguse salongi ja lasti vahel vastavalt II lisa punktile 2;

c) määrab heitejalajälje ja -tõhususe vastavalt II lisa punktile 3;

d) omistab salongi heitkoguse salongiklassidele vastavalt II lisa punktile 4.

2. II lisas sätestatud metoodika kohaldamisel hindab amet õhusõidukikäitaja poolt samadel tingimustel käitatava iga lennu või lendude kogumi heitkoguseid vastavalt parimale hinnangule järgmise kohta:

a) eeldatav lennukikütuste kulu, mis on ette nähtud konkreetsest lennujaamast väljuva lennu käitamiseks ja mida hinnatakse asjaomasel marsruudil eelmisel vastaval sõiduplaaniperioodil käitatud lendude lennuajal kasutatud lennukikütuse kaalutud keskmise näitaja alusel;

b) konkreetses lähtelennujaamas tangitud lennukikütuste olelusringi eeldatavad heitkogused, mida hinnatakse asjaomases lennujaamas eelmisel vastaval sõiduplaaniperioodil tangitud lennukikütuste olelusringi heitkoguste kaalutud keskmise näitaja alusel.

3. Kui teave, mis on vajalik lennukikütuse kulu hindamiseks vastavalt käesoleva artikli lõike 2 punktile a, puudub, on ebapiisav, seda ei saa tõendada või see on olemas üksnes oluliselt erinevate käitamistingimuste kohta, hindab amet lennu käitamiseks vajalike lennukikütuste kulu vastavalt II lisa punkti 1 alapunkti 3 alapunktile b.

4. Kui teave, mis on vajalik lennukikütuste olelusringi eeldatavate heitkoguste hindamiseks vastavalt lõike 2 punktile b, puudub, on ebapiisav, seda ei saa tõendada või see on olemas üksnes oluliselt erinevate käitamistingimuste kohta, käsitab amet neid lennukikütuseid tavapäraste lennukikütustena.

5. Erandina lõike 2 punktist b võib amet selleks, et hinnata lennukikütuste olelusringi heitkoguste keskmist näitajat vastavalt kõnealusele punktile, määrata asjaomase õhusõidukikäitaja puhul teatavast lähtelennujaamast väljuva konkreetse lennu või lendude kogumi jaoks kindlaks konkreetsed lennukikütuste partiid, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) õhusõidukikäitaja on seda taotlenud digitaalse aruandlusvahendi asjakohase mooduli kaudu;

b) lennukikütuse tarnija on need lennukikütused füüsiliselt tarninud asjaomases lennujaamas tegutsevatele õhusõidukikäitajatele konkreetse lennu või lendude kogumi tarbeks füüsiliselt tuvastatavates partiides koos tarnetõendiga, milleks võib olla näiteks toote üleandmise dokument;

c) lend või lendude kogum, mille jaoks partiid on määratud, on tuvastatud ja määratud kindlaks vähemalt marsruudi järgi;

d) käesoleva artikli kohaselt konkreetse lennu või lendude kogumi jaoks määratud lennukikütuste partiid arvatakse maha õhusõidukikäitaja poolt asjaomases lennujaamas lennukikütuste olelusringi hinnanguliste heitkoguste kaalutud keskmisest hinnangulisest üldnäitajast ning lennukikütuste keskmise keskkonnatoime kindlaksmääramisel asjaomases lennujaamas neid arvesse ei võeta;

e) vajaduse korral määratakse lennukikütused samale konkreetsele lennule või lendude kogumile, millest on teatatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ ([8]).

6. Kui õhusõidukikäitaja teostab üksteisele järgnevaid lende, ilma et ta vahepeal lennukikütuseid tangiks, jagab amet esialgse lähtelennujaama lennukikütuse olelusringi heitkogused proportsionaalselt kõikide samasugustel tingimustel käitatavate lendude vahel.

7. Kui õhusõidukikäitaja ei esita ametile piisavat teavet lähtelennujaamas tangitud lennukikütuste olelusringi heitkoguste kohta või kui lennukikütuseid ei saa füüsiliselt seostada konkreetse lähtelennujaamaga, käsitab amet neid lennukikütuste partiisid tavapäraste lennukikütustena.

8. Lõike 2 punktis b kohaste lennukikütuste olelusringi eeldatavate heitkoguste hindamisel kasutatud vaikeväärtused avalikustatakse ja neid ajakohastatakse artikli 8 kohaselt loodud veebisaidil.

([8]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Artikkel 6

Märgiste esitamine õhusõidukikäitajate poolt

1. Märgiseid omavad õhusõidukikäitajad vastutavad märgise ja logo kasutamise eest, eelkõige reklaami puhul, ning käesoleva määruse nõuete täitmise eest. Märgiste, sealhulgas märgise logo väljastamine annab õhusõidukikäitajale või müügikohale õiguse kasutada märgise logo üksnes käesolevas määruses sätestatud nõuete kohaselt.

2. Õhusõidukikäitajad esitavad neile väljastatud märgised kõigis neile kuuluvates müügikohtades põhjendamatu viivituseta ning vastavalt III lisas esitatud spetsifikatsioonidele ja järgmistele nõuetele:

a) hiljemalt 15 päeva jooksul pärast ametilt märgise saamist vastavalt artikli 4 lõike 1 punktile c. Ametit teavitatakse kõikidest viivitustest, mida tuleb põhjendada eespool nimetatud 15 päeva jooksul;

b) märgised peavad olema esitatud koos oluliste lennuandmetega (sealhulgas marsruut, graafikujärgne lennuaeg ja lennu kestus ning hind) ja selgelt nähtavad kogu elektroonilise ostuprotsessi jooksul alates lendude otsingumootori tulemuste kuvamisest ning pärast ostu sooritamist, samuti elektroonilise ostukinnituse saamise ja selle väljastamise käigus;

c) märgised esitatakse kõikides asjaomaste lendudega seotud visuaalsetes reklaamides ja tehnilistes reklaammaterjalides, sealhulgas internetis, digirakendustes ja füüsilises vormingus, olenemata sellise reklaami või müügiedenduse geograafilisest asukohast.

3. Õhusõidukikäitajad võivad lisada märgised nende lendude pardakaartidele, mille jaoks märgised väljastati.

4. Õhusõidukikäitajad kasutavad neile väljastatud märgiseid pidevalt kogu artikli 4 lõikes 2 sätestatud kehtivusaja jooksul.

5. Märgiste selge ja korrektse esituse tagamiseks peavad õhusõidukikäitajad täitma järgmisi nõudeid:

a) tarbijatele ei edastata ega esitata märgiseid, tähiseid, sümboleid ega muid sellesarnaseid kujundeid või silte, mis jäljendavad käesoleva määruse alusel väljastatud märgiseid ja mis ei vasta käesoleva määruse nõuetele;

b) klientidele ei edastata ega esitata lendude heitkoguseid, mis on samaväärsed või sarnased käesoleva määruse kohastel märgistel esitatud heitkogustega või mis jäljendavad käesoleva määruse kohaselt hinnatud lendude heitkoguseid või mis võivad matkida või jäljendada määruse (EL) 2023/2405 artikli 14 lõikes 3 sätestatud teavet või mõõtühikuid selliste lendude või lendude kogumite puhul, mille kohta käesoleva määruse alusel ei ole märgistust taotletud, ning mis tahes muu tegevuse puhul, mis ei ole seotud käesoleva määruse kohaldamisalaga;

c) hoidutakse sellise teabe lisamisest, mis on seotud teatavat liiki lennukikütuse ostmisega õhusõidukikäitaja poolt ja võib tekitada klientidele eksitava mulje, et asjaomaseks lennuks kasutatakse teatavat liiki lennukikütust, välja arvatud juhul, kui õhusõidukikäitaja suudab tõendada, et seda liiki lennukikütused olid konkreetsel lennul pardale võetud ja et nende kogus ja omadused olid just sellised, nagu tarbijatele väideti.

6. Õhusõidukikäitaja tagab, et kui tema lende pakutakse või need tehakse kättesaadavaks müügikohtades, millega asjaomasel õhusõidukikäitajal on lepinguline suhe, järgitakse järgmisi nõudeid:

a) märgised esitatakse põhjendamatu viivituseta ja hiljemalt 30 päeva jooksul pärast ametilt märgiste saamist vastavalt artikli 4 lõike 1 punktile c. Ametit teavitatakse kõikidest viivitustest, mida tuleb põhjendada eespool nimetatud 30 päeva jooksul;

b) müügikohad ei keeldu märgiste esitamisest ega arvuta ei võrdluse ega ostu eesmärgil ümber märgise saanud õhusõidukikäitajate lennu heitkoguseid, mida amet on hinnanud.

7. Õhusõidukikäitajad teevad mõistlikke jõupingutusi tagamaks, et eelmises lõikes sätestatud nõudeid järgivad põhjendamatu viivituseta ka need müügikohad, millega nad koostööd ei tee, kuid mis pakuvad nende lende.

Artikkel 7

Nõuete täitmise järelevalve

1. Amet vaatab vähemalt üks kord kuue kuu jooksul iga märgise saanud õhusõidukikäitaja puhul läbi, kas tegurid, mille alusel väljastati märgis iga samadel tingimustel käitatava lennu või lendude kogumi kohta, on muutunud.

2. Lõikes 1 osutatud läbivaatamine hõlmab järgmist:

a) õhusõidukikäitaja poolt artikli 3 kohaselt esitatud teabe, eelkõige selle lõike 3 kohaselt esitatud teabe täpsus ja õigsus;

b) märgised on esitatud korrektselt vastavalt artiklile 6 ja III lisale ning õigeaegselt vastavalt artikli 6 lõigetele 2, 6 ja 7;

c) õhusõidukikäitajad täidavad tühistatud või aegunud märgiste eemaldamise suhtes kohaldatavaid nõudeid vastavalt lõikele 4.

3. Amet nõuab läbivaatamise eesmärgil õhusõidukikäitajalt vajalikku teavet, sealhulgas vajaduse korral sõltumatutelt tõendajatelt saadud aruandeid.

4. Kui amet leiab pärast läbivaatamist, et märgis ei ole enam asjakohane või õhusõidukikäitaja ei ole seda nõuetekohaselt esitanud, annab ta õhusõidukikäitajale võimaluse olla ära kuulatud ning seejärel tühistab olemasoleva märgise või väljastab uue märgise. Õhusõidukikäitajat teavitatakse sellest otsusest digitaalse aruandlusvahendi kaudu.

5. Amet kaalub õhusõidukikäitaja põhjendusi kõikide viivituste kohta seoses märgiste esitamisega vastavalt artikli 6 lõigetele 2, 6 ja 7. Amet annab õhusõidukikäitajale võimaluse olla ära kuulatud ning võtab sõltuvalt põhjendusest vastu ühe järgmistest otsustest, millest õhusõidukikäitajat teavitatakse digitaalse aruandlusvahendi kaudu:

a) tühistab kõik õhusõidukikäitajale väljastatud märgised, kui viivituse põhjendus ei ole rahuldav;

b) teeb õhusõidukikäitajale viivituse suhtes ühekordse erandi ja määrab kindlaks uue tähtaja.

6. Lõike 4 või lõike 5 punkti a kohaselt väljastatud teate saamisel kohandab õhusõidukikäitaja põhjendamatu viivituseta märgise esitust või eemaldab tühistatud märgised ja vajaduse korral asendab need ameti väljastatud kehtivate märgistega. Õhusõidukikäitaja esitab kinnituse selle kohta, et ta on ametilt digitaalse aruandlusvahendi kaudu saadud teates esitatud nõuded täitnud.

7. Amet võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et õhusõidukikäitaja järgib lõike 4 ja lõike 5 punkti a kohaselt väljastatud otsuseid.

8. Õhusõidukikäitajad eemaldavad tühistatud või aegunud märgised põhjendamatu viivituseta, ilma et amet peaks neid sellest teavitama. Õhusõidukikäitajad edastavad ametile digitaalse aruandlusvahendi kaudu pidevalt teavet märgiste eemaldamise või parandamise kohta.

9. Õhusõidukikäitajad teevad läbivaatamise käigus ametiga koostööd ja järgivad pidevalt tema juhiseid märgiste korrektse esitamise kohta.

10. Õhusõidukikäitajad võivad erandlikel asjaoludel taotleda, et amet tunnistaks kehtetuks konkreetsed märgised, mis on väljastatud selliste lendude või lendude kogumi jaoks, mille käitamine on lõpetatud, või kui kehtivates märgistes sisalduv teave ei ole enam korrektne seoses käitamistingimuste muutumisega sõiduplaaniperioodi jooksul. Õhusõidukikäitajad teavitavad ametit oma taotlusest digitaalse aruandlusvahendi kaudu.

11. Amet teavitab õhusõidukikäitajaid kõigist muudes liidu õigusaktides sisalduvatest asjakohastest eeskirjadest ja menetlustest, millega tagatakse tõhus järelevalve käesoleva määruse nõuete täitmise üle, muu hulgas selleks, et tõendada õhusõidukikäitajate esitatud teabe täpsust ja õigsust ning seda, et märgised on korrektselt esitatud.

12. Amet teavitab õhusõidukikäitajaid kõikidest eeskirjadest ja menetlustest, mida kohaldatakse seoses kaebuste esitamisega teiste õhusõidukikäitajate suhtes.

Artikkel 8

Lennu heitkoguste veebisait

1. Amet loob lendude heitkoguste veebisaidi (edaspidi „veebisait“), mis koosneb avalikust osast, millele üldsusel on veebipõhine juurdepääs, ja õhusõidukikäitajate nõuetelevastavust käsitlevast osast, millele pääsevad juurde üksnes õhusõidukikäitajad, ning haldab seda. Õhusõidukikäitajate nõuetelevastavust käsitlev veebisaidiosa seotakse ameti loodud digitaalse aruandlusvahendiga.

2. Veebisaidi avalik osa peab vastama järgmistele miinimumnõuetele:

a) see peab olema kõikide internetipõhiste teenuste puhul masinloetavas vormingus kättesaadav, ilma et klient peaks end registreerima. Sellele peab olema võimalik juurde pääseda nii müügikohas, kus märgised esitatakse, kui ka kõigi otsingumootorite kaudu;

b) see peab sisaldama üksikasjalikku teavet selle kohta, kuidas on hinnatud õhusõidukikäitajate iga lennu või lendude kogumi heitkoguseid, teavitades klienti selgel, arusaadaval ja kokkuvõtlikul viisil asjaomasest arvutusmeetodist, sealhulgas kõikidest eeldustest, ning lisades põhimõisteid ja -muutujaid käsitlevad selgitused koos näidete ja illustratsioonidega, samuti mitmesugust taustteavet, mis aitab mõista, milliseid samme amet heitkoguste arvutamiseks on astunud, missuguseid andmeid ta asjaomaste arvutuste ja hindamise käigus on kasutanud ning missugustest vaikeväärtustest ta lennu heitkoguse hindamisel on lähtunud;

c) see peab sisaldama teavet iga lennu heitkoguse hindamise kohta ning märgiste väljastamise ja nende omistamise kohta lendudele, mis on turule lastud;

d) see peab sisaldama teavet lennukikütuste olelusringi heitkoguste vähenemise kohta juhul, kui õhusõidukikäitajad ostavad asjaomases lähtelennujaamas selliseid lennukikütuseid, mille olelusringi heitkogused on väiksemad;

e) see peab sisaldama otsingufunktsiooni, mis võimaldab klientidel märgiseid leida. Otsingukriteeriumid peavad hõlmama vähemalt lähte- ja sihtlennujaama ning võimaluse korral õhusõidukikäitajaid;

f) see peab võimaldama võrrelda ühe ja sama marsruudi kohta väljastatud märgiseid võrdlusalusega, mille amet on välja töötanud asjaomase marsruudi või sellega võrreldavate marsruutide puhul täheldatud tüüpiliste näitajate põhjal. Eelkõige juhul, kui punktis e nimetatud otsingufunktsioonis ei valita ühtegi õhusõidukikäitajat, peaksid otsingutulemused muu hulgas hõlmama järgmist:

   i) lennu heitkoguste suhteline võrdlus, väljendatuna protsendimäärana;

   ii) lennukikütuse olelusringi heitkoguste vähendamise suhteline võrdlus, väljendatuna protsendimäärana;

g) punktis f osutatud võrdlustulemused tuleb esitada kasvavas järjekorras õhusõidukikäitajate nimekirjana, seades esikohale õhusõidukikäitaja, kelle lendude heitkogused on kõige väiksemad, või õhusõidukikäitaja, kes kasutab lennukikütuseid, mille olelusringi heitkogused on teiste õhusõidukikäitajatega võrreldes väiksemad;

h) kuvama otsitava marsruudi põhjal järgmise teabe:

   i) marsruudi pikkus (kilomeetrites), mis määratakse kindlaks lähte- ja sihtlennujaama järgi, ning mõlema lennujaama täisnimed ning asjaomased ICAO ja IATA tähised;

   ii) asjaomast marsruuti käitavad õhusõidukikäitajad;

   iii) iga asjaomast marsruuti käitava õhusõidukikäitaja puhul keskmine salongi heitkogus reisija kohta;

   iv) iga asjaomast marsruuti käitava õhusõidukikäitaja puhul õhusõiduki tüüp või tüübid, mida ta selle marsruudi teenindamiseks kõige sagedamini kasutab;

   v) teave selle kohta, et otsingumootorisse sisestatud marsruut ei kuulu käesoleva määruse kohaldamisalasse, mistõttu asjaomane teave ei ole kättesaadav. Sel juhul esitab amet lühiselgituse kriteeriumide kohta, mis peavad olema täidetud, et asjaomast marsruuti otsingumootori abil leida.

3. Veebisaidi nõuetelevastavust käsitlev osa peab vastama järgmistele tehnilistele kirjeldustele:

a) õhusõidukikäitajad saavad veebisaidile siseneda vaid kordumatute sisselogimisandmete abil. Asjaomane veebisait on turvaline ning õhusõidukikäitajatel peab olema võimalik näha ja hallata tema nõuetelevastavusega seotud andmeid, mis muu hulgas hõlmavad aruandlusnõuetele vastavust, märgise koostamist ja esitust ning nende staatust iga marsruudi puhul;

b) õhusõidukikäitajatel on võimalik näha ainult iseenda nõuetelevastavust käsitlevat teavet. Õhusõidukikäitajatel on teistele õhusõidukikäitajatele väljastatud märgiste puhul juurdepääs vaid avalikule teabele.

Artikkel 9

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määruse (EL) 2023/2405 kohaldamisalasse kuuluvate kaubalennukite käitajate suhtes kohaldatakse seda alates 1. jaanuarist 2028.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 18. detsember 2024

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

TAOTLUSTE ESITAMISE JA MÄRGISTE KOOSTAMISE AJAKAVA

Ajakava, mille järgi õhusõidukikäitajad esitavad taotlused ning amet koostab ja väljastab märgised, on järgmine.

Tabel 1

Kohustus	Ajakava
Kalendriaasta X – 1 lennud, mille põhjal koostatakse ametile kooskõlas artikli 3 lõikega 4 esitatav teave.	1.1.X – 1 kuni 31.12.X – 1
Kooskõlas artikli 3 lõikega 1 esitavad õhusõidukikäitajad ametile oma taotluse märgiste väljastamiseks.	Hiljemalt 1.2.X
Kooskõlas artikli 3 lõikega 2 esitavad õhusõidukikäitajad artikli 3 lõigetes 3 ja 4 loetletud teabe.	Hiljemalt 1.5.X
Kooskõlas artikli 4 lõikega 1 hindab amet iga lennu või lendude kogumi heitkoguseid, koostab ja väljastab märgised kaheks järgmiseks sõiduplaaniperioodiks kavandatud kõigi lendude jaoks.	Hiljemalt 30.6.X
Talvisel sõiduplaaniperioodil käitatavate lendude märgiste kehtivusaeg kooskõlas artikli 4 lõike 2 punktiga a.	Alates ameti poolt väljastamise hetkest aastal X kuni õhusõidukikäitaja sõiduplaanis kasutatava aastate X ja X + 1 talvise sõiduplaaniperioodi lõpuni.
Suvisel sõiduplaaniperioodil käitatavate lendude märgiste kehtivusaeg kooskõlas artikli 4 lõike 2 punktiga b.	Alates viiest kuust enne õhusõidukikäitaja sõiduplaanis kasutatava aasta X + 1 suvise sõiduplaaniperioodi algust kuni kõnealuse sõiduplaaniperioodi lõpuni.

II LISA

LENNU HEITKOGUSE HINDAMISE METOODIKA

Käesolevas lisas on esitatud metoodika ja vajalikud sammud, mida amet peab järgima lennu heitkoguse hindamiseks.

1. **LENNU HEITKOGUSE ARVUTAMINE**

1) Lennu heitkoguse arvutamiseks korrutatakse asjaomase lennu hinnanguline lennukikütuste kulu lähtelennujaamas tangitud lennukikütuste olelusringi heitkoguste kaalutud keskmisega. Samal ajal võrdub lennu heitkogus salongi ja lasti heitkoguse summaga.

$$E = E_c + E_f = E_{WTT} + E_{TTW} = V_{fuel} \times EC_{fuel} \times LCE_{fuel}$$

kus

E = lennu heitkogus CO_2 ekvivalenttonnides (t CO_2 ekv);

E_c = salongi heitkogus, t CO_2 ekv;

E_f = lasti heitkogus, t CO_2 ekv;

E_{WTT} = lennu heitkoguse „allikast paagini“ (*well-to-tank*) osa, t CO_2 ekv;

E_{TTW} = lennu heitkoguse „paagist ratasteni“ (*tank-to-wheel*) osa, t CO_2 ekv;

V_{fuel} = lennu lennukikütuste kulu tonnides;

EC_{fuel} = lennukikütuste energiasisaldus megadžaulides kilogrammi kohta (MJ/kg);

LCE_{fuel} = lähtelennujaamas tangitud lennukikütuste kaalutud keskmine olelusringi heitkogus süsinikdioksiidi ekvivalentgrammides megadžauli kohta (g CO_2 ekv / MJ).

2) Lähtelennujaamas tangitud lennukikütuste keskmine olelusringi heitkogus on kõigi selles lennujaamas tangitud lennukikütuste partiide (*b*) olelusringi heitkoguste kaalutud keskmine, võttes arvesse artikli 5 lõiget 6:

$$LCE_{fuel} = \frac{\sum_{b=1}^{n} (LCE_b \times V_b)}{\sum_{b=1}^{n} V_b}$$

kus

LCE_b = lennukikütuste partii „b“ lennukikütuste olelusringi heitkogus, g CO_2 ekv / MJ Tavapäraste lennukikütuste puhul on see 89 g CO_2 ekv / MJ;

V_b = lennukikütuste partii „b“ mass tonnides.

3) Lennu hinnanguline lennukikütuste kulu arvutatakse ühega järgmistest meetoditest:

a) varasemate lendude põhjal

Kui on olemas esmased andmed eelmise vastava sõiduplaaniperioodi lendude kohta ja need on kooskõlas regulaarlennu käitamise tingimustega, arvutatakse hinnanguline lennukikütuste kulu kõnealusel marsruudil käitatud lendude (*a*) kohta teatatud lennukikütuste kulu kaalutud keskmisena:

$$V_{fuel} = \sum_{a=1}^{n} \frac{F_a}{N_a}$$

kus

F_a = kõigi iga märgise seisukohast asjakohaste lendude lennuajal kasutatud lennukikütuse üldkogus aruandeperioodil;

N_a = iga märgise seisukohast asjakohaste lendude koguarv aruandeperioodil;

b) Breguet' lennuulatuse valemi alusel

Kui artikli 3 lõike 3 alusel regulaarlendude kohta teatatavaid esmaseid andmeid ei ole, need on ebapiisavad, neid ei ole võimalik tõendada või need on olemas üksnes artikli 3 lõike 4 alusel teatatud käitamistingimustest oluliselt erinevate käitamistingimuste kohta, arvutatakse hinnanguline lennukikütuste kulu Breguet' lennuulatuse valemi abil ligikaudselt.

Selle valemiga hinnatakse õhusõiduki üldist suutlikkust reisilennuetapis järgmiselt:

$$R = \frac{V}{c} \times \frac{L}{D} \times ln\left(\frac{W_1}{W_2}\right)$$

kus

R = läbitud vahemaa kilomeetrites;

V = õhusõiduki kiirus, kilomeetrit tunnis;

c = tõmbejõupõhine lennukikütuste kulu, kilogrammi njuutontunni kohta;

L = õhusõidukile mõjuv tõstejõud njuutonites;

D = õhusõidukile mõjuv aerodünaamiline takistusjõud njuutonites;

ln = naturaallogaritmi funktsioon;

W_1 = õhusõiduki mass tonnides reisilennuetapi alguses;

W_2 = õhusõiduki mass tonnides reisilennuetapi lõpus.

Breguet' lennuulatuse valemist saab tuletada õhusõiduki algse ja lõpliku massi suhte, mis kajastab asjaomase lennu lennukikütuste kulu:

$$\frac{W_1}{W_2} = e^{\left(\frac{R \times c}{V \times \frac{L}{D}}\right)}$$

Kuna puudub teave iga lennu maandumismassi, mootori suutlikkuse ja õhusõiduki aerodünaamilise suutlikkuse kohta, ei arvutata neid tegureid otse. Valemit täpsustatakse veelgi tegurite regressiooniga, et korreleerida need artikli 3 lõike 4 alusel esitatud teabe elementidega ja vähemalt õhusõiduki tüübiga. Seda täpsustatud valemit kasutatakse iga õhusõiduki puhul:

$$V_{fuel} = a \times \left(\frac{e^{b \times R}}{r} - 1\right)$$

kus

a = õhusõiduki mass tonnides sihtlennujaamas maandumisel;

$b = \frac{c}{V \times \frac{L}{D}}$;

$r = \frac{W_3}{W_1} = \frac{W_2}{W_0}$;

ja kus

W_0 = õhusõiduki tühimass tonnides;

W_1 = õhusõiduki mass tonnides pärast tõusmist 3 000 jala (või 914,4 meetri) kõrgusele;

W_2 = õhusõiduki mass tonnides reisilennukõrgusele tõusmise, reisilennu ja 3 000 jala (või 914,4 meetri) kõrgusele laskumise järel;

W_3 = õhusõiduki mass tonnides sihtlennujaamas maandumisel.

Koefitsiendid *a*, *b* ja *r* määratakse regressioonanalüüsi abil, et minimeerida hinnangulist erinevust (L2-norm) lennukikütuste täheldatud kulu ja hinnangulise väärtuse vahel.

2. LENNU HEITKOGUSE JAOTAMINE SALONGI JA LASTI VAHEL

1) Lennu heitkogus seostatakse salongiga (salongi heitkogus, *Ec*) ja lastiga (lasti heitkogus, *Ef*) salongi ja lasti massi jaotuse alusel järgmiselt:

a) salongi heitkogus (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

kus

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, õhusõiduki kasuliku koormuse osa, mis on seostatud salongiga;

C_w = salongile (reisijad ja nende pagas) vastav mass tonnides;

F_w = õhusõiduki pardal olevale lastile vastav mass tonnides;

b) lasti heitkogus (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

kus

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, õhusõiduki kasuliku koormuse osa, mis on seostatud lastiga.

2) Kui teavet reisijate arvu kohta ei esitata, sest regulaarlendude käitamise tingimused erinevad eelmiste lendude käitamise tingimustest, näiteks uute õhusõidukikäitajate või uute õhusõiduki konfiguratsioonide puhul, arvutatakse reisijate hinnanguline arv järgmiste tegurite alusel (esitatakse artikli 8 kohaselt loodud veebisaidil):

$$C_W = \frac{N \times L \times P_m}{1000}$$

kus

N = istekohtade arv asjaomast tüüpi õhusõidukis iga salongiklassi kohta;

L = lennu hinnanguline täituvus, mille arvutamisel võetakse arvesse õhusõidukikäitaja keskmist täituvust salongiklassi kohta eelkõige i) samal marsruudil, ii) võrreldavatel marsruutidel ja iii) mis tahes muul marsruudil toimuvatel lendudel;

P_m = reisijale, sh tema pagas, omistatav mass, mis on 100 kg.

3. HEITEJALAJÄLJE JA -TÕHUSUSE MÄÄRAMINE

1) Seejärel kasutatakse salongi ja lasti vahel jaotatud heitkogust heitejalajälje ja heitetõhususe määramiseks ning need arvutatakse järgmiselt:

a) salongi heitejalajälg ja -tõhusus

Salongi heitkogus reisija kohta (C_{ef})

$$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000, \text{ kg } CO_2 \text{ ekv / reisija}$$

Salongi heitkogus reisijakilomeetri kohta (C_{ei})

$$C_{ee} = \frac{C_{ef}}{R} \times 1000, \text{ g } CO_2 \text{ ekv / pkm,}$$

kus

$R =$ *GCD*, lennuulatus (km), mis määratakse kindlaks suurringjoone meetodil (GCD);

b) lasti heitejalajälg ja -tõhusus

Lasti heitkogus lasti tonni kohta (F_{ef})

$$F_{ef} = \frac{E_f}{F_w} \times 1000, \text{ kg } CO_2 \text{ ekv / t}$$

Lasti heitkogus tonnkilomeetri kohta (F_{ee})

$$F_{ee} = \frac{F_{ef}}{R}, \text{ g } CO_2 \text{ ekv / tkm.}$$

4. SALONGI HEITKOGUSE OMISTAMINE SALONGIKLASSIDELE

1) Kui käitataval õhusõidukil on rohkem kui üks salongiklass, omistatakse salongi heitkogus igale salongiklassile.

2) Kui õhusõidukikäitaja teatab iga õhusõidukitüübi iga konfiguratsiooni istmeala pindala, kasutatakse seda istmeala pindala (*SA*) kõigepealt selleks, et arvutada, millist salongiklassikoefitsienti kasutada.

$$CCF = \frac{SA_c}{SA_l}$$

kus

CCF salongiklassikoefitsient, mis kajastab salongi heitkoguse jaotumist reisija kohta igas salongiklassis, lähtudes õhusõidukis madalaima klassi jaoks eraldatud istmeala pindalast;

SA_c põrandapind istme kohta ruutmeetrites igas salongiklassis („c“);

SA_l põrandapind madalaima salongiklassi („l“) istme kohta ruutmeetrites.

3) Kui eelmises punktis osutatud teave ei ole kättesaadav, määratakse hinnanguline salongiklassikoefitsient artikli 3 lõike 4 punkti a alusel teatatud istmeala pindala kaalutud keskmiste alusel. Kaalutud keskmised väärtused põhinevad võimaluse korral käitajapõhistel andmetel ja määratakse vähemalt salongiklasside kaupa.

4) Kui hinnangulise CCFi määramiseks vajalik teave ei ole piisav, kasutatakse tabelis 1 esitatud CCFi vaikeväärtusi.

Tabel 1

CCFi arvutused istmeala pindala alusel ja vaikeväärtused

Salongiklass (c)	CCF istmeala pindala põhjal	CCFi vaikeväärtus	
		Mitme vahekäiguga ($CCF_{c\text{-}w}$)	Ühe vahekäiguga ($CCF_{c\text{-}n}$)
Turistiklass (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Kõrgem turistiklass (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Salongiklass (c)	CCF istmeala pindala põhjal	CCFi vaikeväärtus	
		Mitme vahekäiguga ($CCF_{c\text{-}w}$)	Ühe vahekäiguga ($CCF_{c\text{-}n}$)
Äriklass (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1.5$
Esimene klass (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1.5$

5) Kuna salongi heitkogus hõlmab kõiki lennul olevaid reisijaid olenemata sellest, millises salongiklassis nad istuvad, omistatakse salongi heitkogus igale reisijale nende vastava salongiklassikoefitsiendi alusel. Heitkoguse omistamiseks kasutatakse reisijate teoreetilist arvu (LC_{eq}), kusjuures ühtse ekvivalendina kasutatakse madalaimat salongiklassi.

$$LC_{eq} = \sum pax_c \times CCF$$

kus

LC_{eq} = reisijate teoreetiline arv, mis arvutatakse salongi heitkoguse omistamiseks reisijatele igas salongiklassis;

pax_c = reisijate arv igas salongiklassis.

6) Madalaima salongiklassi reisijale vastav heitkogus omistatakse seejärel igale reisijale proportsionaalselt nende vastava salongiklassikoefitsiendiga (CCF):

Salongiklassi heitkogus reisija kohta (CC_{ef})

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, kg CO_2 ekv / reisija

Salongiklassi heitkogus reisijakilomeetri kohta (CC_{ei})

$CC_{ee} = \frac{CC_{ef}}{R}$, g CO_2 ekv / pkm.

III LISA

MÄRGISTE ESITAMISE MALLID

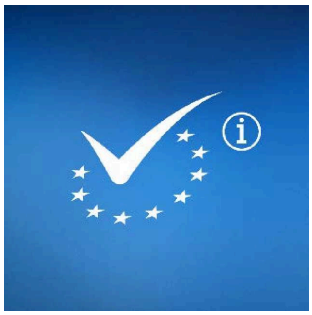
1. Märgise logo peab vastama järgmistele nõuetele.

a) Kasutada tuleb järgmist logo, mis esitatakse sõltuvalt selle tausta värvusest, et tagada kujunduslahenduse juurdepääsetavus ja kasutajasõbralikkus.

a) Võimaluse korral kasutatakse järgmist logo põhiversiooni.



b) Tumedal taustal kasutatav logo versioon on järgmine.



c) Heledal taustal kasutatav logo, mida kasutatakse üksnes juhul, kui põhiversioon ei ole näiteks vähese kontrastsuse tõttu piisavalt nähtav, on järgmine.



b) Kui on piisavalt ruumi, peab märgisel logost paremal olema sõna „Tõendatud“. See peab olema kujutatud paksus kirjas kirjatüübiga Calibri ja alati kasutaja keeles.

a) Võimaluse korral kasutatakse järgmist logo põhiversiooni.



b) Tumedal taustal kasutatav logo versioon on järgmine.



c) Heledal taustal kasutatav logo, mida kasutatakse üksnes juhul, kui põhiversioon ei ole näiteks vähese kontrastsuse tõttu piisavalt nähtav, on järgmine.



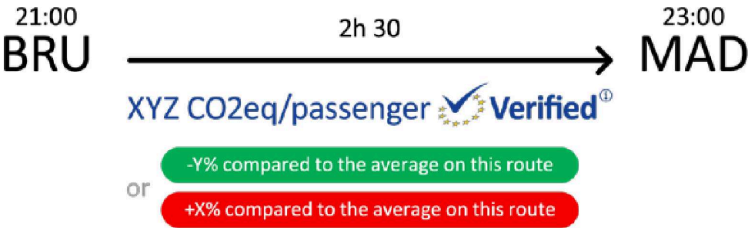
c) Märgise logo ja selle juurde kuuluv tekst peavad olema järgmist värvi:

i) sinine #034EA2;

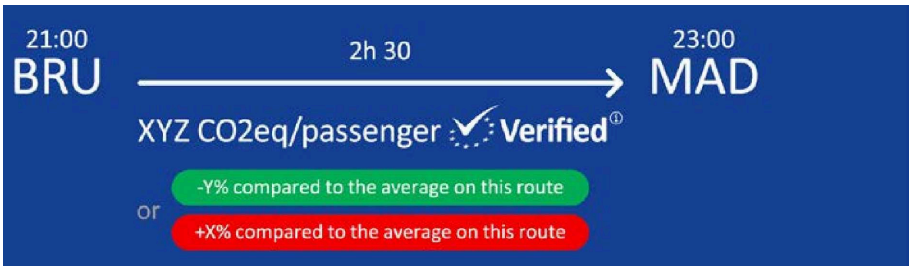
ii) kollane #FFCB04.

d) Punktis 2 osutatud esmase esitusviisi puhul tuleb märgis alati esitada kasutaja keeles (ingliskeelne versioon on illustreeriv) ja see peab vastama järgmisele kujundusele:

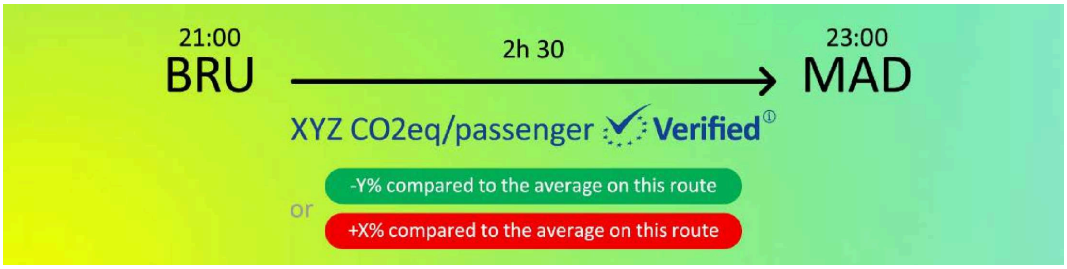
a) võimaluse korral:



b) tumeda tausta korral:

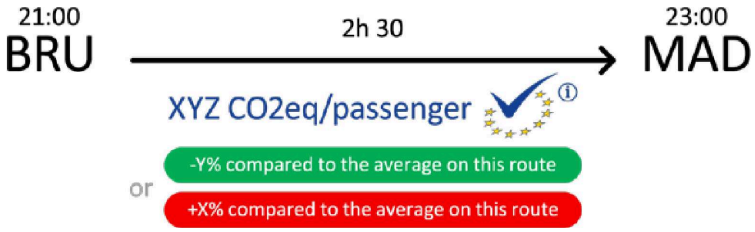


c) heleda tausta korral üksnes juhul, kui põhiversioon ei ole näiteks vähese kontrastsuse tõttu piisavalt nähtav:

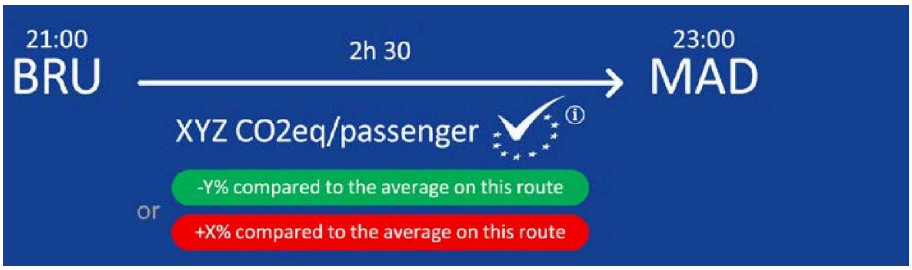


e) Kui eelmise alapunkti nõuete täitmiseks ei ole piisavalt ruumi, peab esmane esitusviis vastama järgmistele nõuetele:

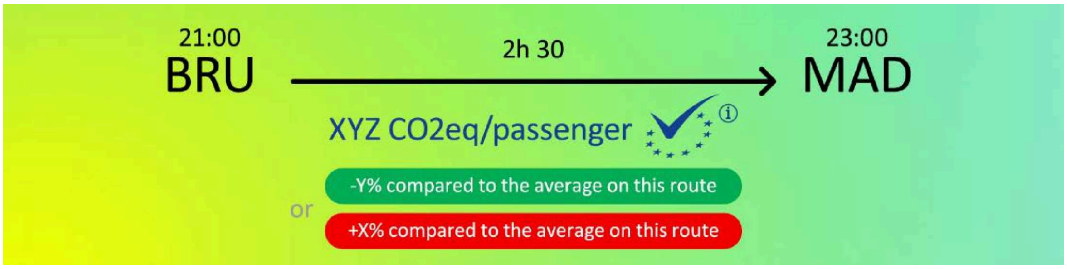
a) võimaluse korral:



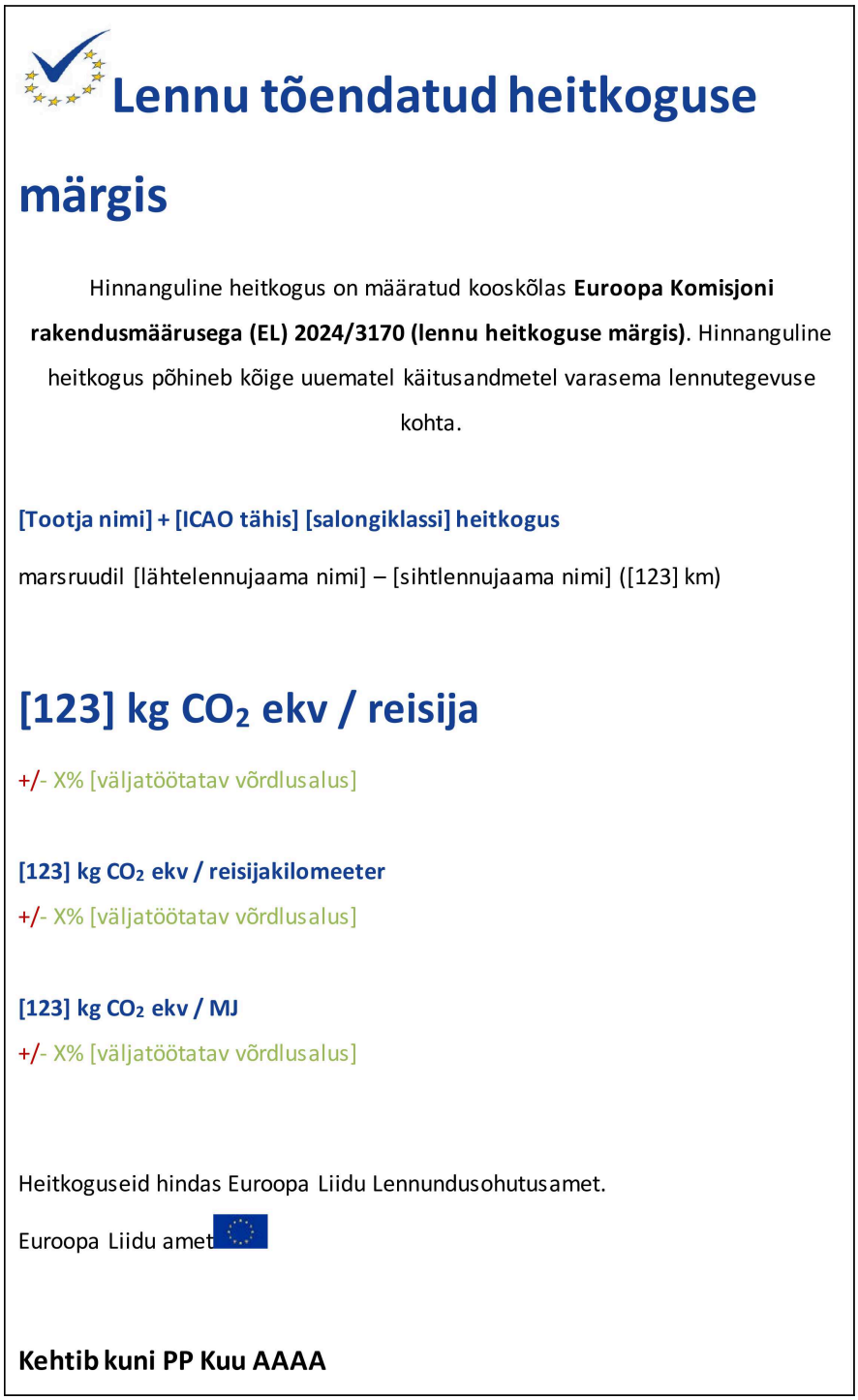
b) tumeda tausta korral:



c) heleda tausta korral üksnes juhul, kui põhiversioon ei ole näiteks vähese kontrastsuse tõttu piisavalt nähtav:



f) Punktis 3 osutatud teisene esitusviis peab vastama järgmisele kujundusele ning see tuleb alati kuvada kasutaja keeles ning ilmuma nähtavale, kui hoida kursorit esmasel esitusviisil oleva logo või sellest paremal asuva teabeikooni („i“) kohal või neil klõpsates.



g) Märgisele viidatakse kui „lennu heitkoguse märgisele“.

2. Märgise esmasel esitusviisil peab logo kõrval alati olema järgmine teave:

a) reisilendude puhul salongiklassi heitkogus reisija kohta mõõdetuna kg CO_2 ekv / reisija. Kui lennatakse kuni 24 kuu vanuse väikelapsega, kes istub vanema süles ja on kinnitatud lapse turvavööga, on eeldatav salongi heitekogus reisija kohta ainult täiskasvanu heitkogus;

b) kaubalendude puhul, võttes arvesse artiklit 9, lasti heitkogus tonni kohta mõõdetuna kg CO_2 ekv / t;

c) punkti 1 alapunktis b esitatud märgise logo väikesemõõtmeline versioon;

d) alapunktis a või b nimetatud heitkoguse suhteline erinevus (protsentides) võrdlusalusest, mille amet töötab välja asjaomase marsruudi või võrreldavate marsruutide puhul täheldatud tüüpiliste tulemuste põhjal. Negatiivset erinevust keskmisest võib näidata rohelise värviga ja positiivset erinevust punase värviga;

e) teabeikoon („i“) teisese esitusviisi avamiseks.

3. Märgise teisesel esitusviisil peab olema järgmine lisateave:

a) õhusõiduki käitaja nimi;

b) marsruut, mis on kindlaks määratud lähte- ja sihtlennujaama nime järgi;

c) marsruudi pikkus kilomeetrites;

d) reisilendude puhul salongiklassi heitkogus reisijakilomeetri kohta, mõõdetuna kg CO_2 ekv / reisijakilomeeter;

e) kaubalendude puhul, võttes arvesse artiklit 9, lasti heitkogus tonnkilomeetri kohta mõõdetuna kg CO_2 ekv / tonnkilomeeter;

f) lennukikütuste olelusringi heitkogus mõõdetuna kg CO_2 ekv / MJ;

g) punkti 2 alapunktis a ja punkti 3 alapunktis d või punkti 2 alapunktis b ja punkti 3 alapunktis e ning punkti 3 alapunktis f nimetatud heitkoguse suhteline erinevus (protsentides) võrdlusalusest, mille amet töötab välja asjaomase marsruudi või võrreldavate marsruutide puhul täheldatud tüüpiliste tulemuste põhjal. Negatiivset erinevust keskmisest võib näidata rohelise värviga ja positiivset erinevust punase värviga;

h) märgise kehtivusaeg, sealhulgas selle viimane kehtivuspäev;

i) hüperlink kujul www.flightemissions.eu artikli 8 alusel loodud veebisaidil asuvale konkreetsele lennu heitkoguse märgisele.

4. Märgise esitus peab selle kehtivusaja jooksul vastama järgmisele tehnilisele kirjeldusele:

a) see peab olema esitatud masinloetavas ja juurdepääsetavas vormingus;

b) märgise esmane esitusviis ei eelda reisija tegevust märgisel oleva teabe nägemiseks;

c) märgisel kasutatav kirjatüüp (Calibri) ja -suurus peavad olema selged ja loetavad.