2024/3170

2024.12.31.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/3170 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2024. december 18.)

az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet 14. cikke alapján létrehozott, a légi járatok környezeti teljesítményének becslésére szolgáló önkéntes környezeti címkézési rendszerre vonatkozó részletes rendelkezések megállapításáról (A légijárat-kibocsátási címke)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (ReFuelEU Aviation) szóló, 2023. október 18-i (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 14. cikke (11) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2023/2405 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése olyan önkéntes környezeti címkézési rendszert hoz létre, amely lehetővé teszi a repülések környezeti teljesítményének mérését, és amely nyitva áll az említett rendelet hatálya alá tartozó valamennyi légijármű-üzembentartó előtt.

(2) Annak érdekében, hogy a fogyasztók megalapozott döntéseket hozhassanak a légi járatok és más alternatív közlekedési módok használatáról, kívánatos e rendeletben alapos, megbízható, átlátható és harmonizált módszertant meghatározni a repülésekből származó kibocsátások elsődleges adatok felhasználásával történő becslésére, valamint szabályokat előírni a légijárat-kibocsátás utasokkal való közlésére vonatkozóan. Mivel a módszertan eredménye a légi járatok kibocsátásainak becslése, e rendeletben olyan nevet kell adni e címkének, amely jól tükrözi az alkalmazott módszertant. Ezért helyénvaló a címkét légijárat-kibocsátási címkének nevezni.

(3) A járataikra vonatkozó címkék kiadását kérő légijármű-üzembentartóknak érdemes kellő időben kérelmet benyújtaniuk az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségéhez (a továbbiakban: az Ügynökség) annak érdekében, hogy mind az Ügynökség, mind a légijármű-üzembentartó elő tudja készíteni a jelentéstételt és a kapcsolódó digitális infrastruktúrát.

(4) Elvárható, hogy a légijárat-kibocsátások becslésére szolgáló, e rendeletben meghatározott módszertan biztosítsa a becslések és az alapul szolgáló feltételezések legmagasabb szintű átláthatóságát és nyomonkövethetőségét, és mindenkor összhangban legyen az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról szóló, készülő uniós jogi aktusokkal.

(5) A légijárat-kibocsátásokat indokolt a korábbi repülések átlagos teljesítménye alapján megbecsülni, méghozzá az egyes légi járatok üzemeltetéséhez használt légijármű-üzemanyagok átlagos környezeti teljesítményének és az előző megfelelő menetrendi időszak átlagos légijárműüzemanyag-fogyasztásának a függvényeként. Ez a két tényező a legmegbízhatóbb és a legalkalmasabb a légijárat-kibocsátások pontos becsléséhez. Mivel technikailag nehéz lehet pontosan megállapítani az egyes légi járatok üzemeltetéséhez felhasznált légijárműüzemanyag-tételek mennyiségét, e rendeletnek indokolt meghatároznia megbízható módszereket a légijármű-üzemanyagok fogyasztásának és a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásának lehető legpontosabb és legbiztonságosabb becslésére is, törekedve eközben a légijármű-üzembentartók és az Ügynökség terheinek minimalizálására. Az adott menetrendi időszakban egy útvonalon közlekedő légi járatok kibocsátásának becslése céljából figyelembe veendők az előző megfelelő menetrendi időszakra vonatkozó legfrissebb rendelkezésre álló információk, ezért erre vonatkozóan a rendeletnek konkrét követelményeket kell megállapítania. Az előző naptári év információinak felhasználása révén lehetővé válik az Ügynökség számára, hogy a légijárat-kibocsátások becslése során független hitelesítők által már hitelesített információkra építsen, ugyanakkor minimalizálja az adminisztratív terheket és a teljesítményre vonatkozó legfrissebb információkat használja.

([1]) HL L, 2023/2405, 2023.10.31., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

(6) A járatok által a jövőben felhasználandó légijármű-üzemanyagok mennyiségének pontos becslése elengedhetetlen a légijárat-kibocsátás kiszámításához, és fontos, hogy ezek a becslések a legújabb tudományos bizonyítékokon alapuljanak. A légijárműüzemanyag-fogyasztásra vonatkozó becslések a légijármű-üzembentartók által a korábbi járatüzemeltetések kapcsán jelentett elsődleges adatokra is támaszkodnak, amelyeknek az előző megfelelő menetrendi időszak adatainak kell lenniük. A másodlagos adatok, például a nem teljes mértékben elsődleges adatokból levezetett modellekből és becslésekből származó adatok felhasználását azokra a kivételes esetekre kell korlátozni, amikor nem állnak rendelkezésre elsődleges adatok, vagy amikor az elsődleges adatokon alapuló becslések nem végezhetők el kellő pontossággal. Ez különösen akkor fordulhat elő, ha egy légijármű-üzembentartó úgy dönt, hogy új útvonalakon indít légi járatot, vagy ha a meglévő útvonalakon üzemeltetett légi járatokat eltérő feltételek mellett tervezi üzemeltetni. E rendeletnek biztosítania kell, hogy a légijármű-üzemanyagok fogyasztásának becslésére vonatkozó módszertani követelmények folyamatosan összhangban legyenek a legújabb tudományos bizonyítékokkal és eredményekkel.

(7) Egyes légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátása számos tényezőtől – például az előállításukhoz szükséges alapanyagok kiválasztásától vagy az előállítás módozataitól – függően alacsonyabb lehet, mint a hagyományos légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátása. Az ilyen légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátása figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás és a fedélzeti (többek között az égés során történő) energiafelhasználás szén-dioxid-egyenértékben kifejezett (CO_2eq) kibocsátását az uniós jognak, különösen az (EU) 2023/2405 rendeletnek, valamint az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([2]) való folyamatos megfelelés érdekében. Ezért a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásának becslésekor a szén-dioxid (CO_2), a metán (CH_4) és a dinitrogén-oxid (N_2O) gázok összessége kerül figyelembevételre. A légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátását az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. pontjával, valamint adott esetben az egyéb vonatkozó uniós joggal és nemzetközi szabványokkal, továbbá a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében kidolgozott legújabb tudományos fejleményeket tükröző adatokkal és módszerekkel összhangban kell kiszámítani.

(8) mivel a légijárat-kibocsátások pontos becslése szempontjából nagyon fontosak a fogyasztással és a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásával kapcsolatos információk, e rendeletnek meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek mellett a légijármű-üzembentartóknak jelenteniük kell ezeket az információkat az Ügynökség felé. A jelentéstételi terhet indokolt minimálisra csökkenteni, különösen a kis- és közepes méretű légijármű-üzembentartók esetében, nehogy a szóban forgó terhek visszatartsák őket a légijárat-kibocsátási címke használatától. Ezért a légijármű-üzembentartók számára célszerű lehetővé tenni, hogy zökkenőmentesen jelentsék az adatokat az Ügynökségnek az Ügynökség által kifejlesztett digitális jelentéstételi eszköz használatával, és hogy a már bejelentett információk adott esetben más célokra is felhasználhatóak legyenek. Annak érdekében, hogy megbízható becsléseket tudjon készíteni, az Ügynökségnek hozzáféréssel kell rendelkeznie az egyes légijármű-üzembentartók által az egyes repülőtereken vételezett légijármű-üzemanyag mennyiségére, a légijárműüzemanyag-forgalmazók által a légijármű-üzembentartóknak a repülőtereken szolgáltatott mennyiségekre, valamint a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátására vonatkozó valamennyi szükséges információhoz.

(9) A légijárat-kibocsátások becslésére szolgáló, e rendeletben meghatározott módszertannak lépést kell tartania a vonatkozó uniós jogban és nemzetközi szabványokban, adatokban, módszerekben és tudományos eredményekben bekövetkezendő fejleményekkel, különös tekintettel az alapértelmezett értékek alkalmazására. E rendelet alkalmazásában a hagyományos légijármű-üzemanyagok kibocsátási intenzitásának alapértéke mindaddig 89 g CO_2eq/MJ, vagyis a légijármű-üzemanyagok ICAO keretében kidolgozott referenciaértéke, amíg az uniós jog nem határoz meg légiközlekedés-specifikus fosszilisüzemanyag-komparátort. Az utasonként hozzárendelt tömeget, ami figyelembe veszi az utaspoggyászt is, célszerű 100 kg-ban megállapítani, és a légijármű-üzemanyagok energiatartalmát megfeleltetni az (EU) 2018/2001 irányelvnek, valamint az alkalmazandó nemzetközi szabványoknak és módszertanoknak.

(10) E rendelet alkalmazásában a környezeti teljesítmény a légijármű-üzembentartók által használt légijármű-üzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátására, a légi járatok és az üzemeltetésükhöz használt flotta üzemi teljesítményére, valamint a légi forgalomnak a légijármű-üzemanyagok fogyasztására gyakorolt hatására korlátozódik. Ez a rendelet ezért nem terjed ki más környezeti hatásokra, például a zajra és az olyan légszennyezőanyagok kibocsátásaira, mint a nitrogén-oxidok (NOx) vagy a szálló por (PM).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) A légijárat-kibocsátás becslésének módszertana a légijármű-üzemanyagok átlagos múltbeli fogyasztásán alapul, noha a flottafelújítás és az optimalizált útvonaltervezés jelentékeny hatással lehet a légijármű-üzemanyagok fogyasztásának csökkentésére, és ezáltal a légijárat-kibocsátások mérséklésére. E két tényezőnek automatikusan tükröződnie kell a légijárat-kibocsátás becslésére szolgáló módszertanban, előmozdítva ezzel a hatékonyabb légi járművekre való áttérést és az optimalizált útvonaltervezést. Ezért az Ügynökség által az e rendeletben meghatározott, légijáratkibocsátás-becsléshez alkalmazott módszertan várhatóan ösztönözni fogja a flotta megújítását és az optimálisabb útvonaltervezést. Az e rendeletben meghatározott módszertannak elég megbízhatónak kell lennie ahhoz, hogy igazodjon a technológiai változásokhoz és az operatív fejleményekhez.

(12) A jövőbeli menetrend szerinti légi járatok környezeti teljesítményére vonatkozó, e rendelet alapján készült becslések megbízhatósága jelentősen megnő, ha egy útvonalon az üzemeltetési feltételek nem változtak az adott útvonalon már üzemeltetett légi járatokéhoz képest. E rendelet alkalmazásában az üzemeltetési feltételek a légi jármű típusára, a légijármű-üzemanyagok típusára, az utasok átlagos számára és a szállított rakomány tömegére vonatkoznak. Ha azonban a légijármű-üzembentartó megváltoztatja egy légi járat üzemeltetési feltételeit, vagy új légi járatokat üzemeltet, a légijármű-üzemanyagok becsült fogyasztását és a légijármű-üzemanyagok becsült környezeti teljesítményét a rendelkezésre álló legújabb tudományos módszerek és bizonyítékok felhasználásával kell megbecsülni. Az ilyen becsléseknek pontosaknak kell lenniük, és olyan megközelítésen kell alapulniuk, amely megfelel az elővigyázatosság elvének. E rendeletnek ezért indokolt meghatároznia mindkét esetre a légijárat-kibocsátás becslésére szolgáló módszertant, tehát egyfelől azon légi járatokra nézve, amelyeknél a légijármű-üzembentartó múltbeli járatüzemeltetéseire vonatkozó valamennyi szükséges információ rendelkezésre áll, és azok megbízható alapnak tekinthetők a becsléshez, másfelől azon légi járatokra vonatkozóan, amelyeknél ez az információ nem áll rendelkezésre.

(13) A jövőbeli légi járatok menetrendjét – a szükséges titoktartási megfontolások figyelembevételével – hasznos megosztani az Ügynökséggel annak érdekében, hogy az Ügynökség a lehető legpontosabban össze tudja hasonlítani az üzemeltetési feltételeket és meg tudja becsülni a légijárat-kibocsátásokat. A légijármű-üzembentartóknak továbbá helyénvaló törekedniük arra, hogy az Ügynökség rendelkezésére bocsássanak minden olyan egyéb információt, amely elősegítheti a légijárat-kibocsátások minél pontosabb becslését.

(14) Indokolt előírni, hogy az Ügynökségnek benyújtandó információkat – különösen a légi járatonkénti légijárműüzemanyag-fogyasztásra és a repülőterenként vételezett légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátására vonatkozóan – független hitelesítő hitelesítse, mielőtt azokat jelentenék az Ügynökség felé. A független hitelesítést a vonatkozó uniós jogban, valamint az alkalmazandó nemzetközi szabványokban és módszertanokban foglalt elvek és iránymutatások alapján célszerű elvégezni. A hitelesítés kapcsán figyelembe veendők az aktuális nemzetközi folyamatok is, különösen annak érdekében, hogy adott esetben az Unióba érkező légi járatok is élvezhessék az e rendelet rendelkezéseiből fakadó előnyöket.

(15) E rendeletnek indokolt szabályokat megállapítania az Ügynökség által kiadott címkék érvényességi idejére, az érvényességi időnek a címkék kiadásakor történő megállapításának feltételeire, valamint azon feltételekre vonatkozóan, amelyek mellett úgy tekinthető, hogy a légijármű-üzembentartók az ügyfelek számára egyértelműen tüntetik fel az érvényességre vonatkozó információkat.

(16) E rendeletnek meg kell határoznia az Ügynökség által kiadott címkék megjelenítésének feltételeit. A digitalizáció korában – különösen a légi közlekedés esetében – az ügyfelek az interneten az információk sokkal tágabb köréhez férhetnek hozzá az egymással versengő légijármű-üzembentartók által kínált légiközlekedési szolgáltatásokról. Ezért alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy az Ügynökség által a légijármű-üzembentartó számára kiadott címkék az e rendeletben meghatározott sablonok szerint kerüljenek megjelenítésre az adott légijármű-üzembentartó tulajdonában lévő valamennyi értékesítési helyen. A légijármű-üzembentartóknak indokolt biztosítaniuk azt is, hogy minden olyan értékesítési hely, amellyel szerződéses kapcsolatban állnak, megjelenítse az Ügynökség által kiadott címkéket. Végül a légijármű-üzembentartóktól elvárható, hogy észszerű erőfeszítéseket tegyenek azért, hogy az Ügynökség által kiadott címkéket azok az értékesítési helyek is megjelenítsék, amelyekkel nem állnak együttműködésben. Ennek elmulasztása azzal a kockázattal járna, hogy megrendül az emberek címkébe vetett bizalma, egyszersmind hitelét vesztené a légijármű-üzembentartók azon törekvése is, hogy a teljes életciklusra számított alacsonyabb kibocsátású üzemanyagot használjanak.

(17) E rendeletnek meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek mellett a légijármű-üzembentartók megjelenítik az Ügynökség által kiadott címkéket, és amelyek biztosítják, hogy azokon a légijárat-kibocsátások könnyen felismerhetők legyenek. Meg kell állapítania a légijárat-kibocsátás feltüntetésére vonatkozó előírásokat és megjelenítési sablonokat, amelyeket valamennyi légijármű-üzembentartónak harmonizált és felismerhető módon kell használnia a légijárat-kibocsátás megjelenítésére.

(18) A kialakítás elemei között kell lennie egy azt igazoló logónak, hogy az Ügynökség az Európai Unió nevében, e rendelettel összhangban becsülte meg a légijárat-kibocsátásokat. Az egységes logónak olyan eszközként kell szolgálnia, amely alapján az ügyfelek felismerik, hogy a légijárat kibocsátására vonatkozó becslés e rendeletnek megfelelően történt, és megbízhatnak abban. A logó további célja, hogy egyértelműen utaljon erre a rendeletre, és így elkerülhető legyen annak összetévesztése a fenntarthatóság területén meglévő más uniós jogszabályokkal és kezdeményezésekkel, amilyenek például az (EU) 2017/1369 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([3]) és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló rendeletekkel összhangban kiadott címkék. A kommunikáció és a tájékoztatás javítása érdekében e rendeletnek meg kell határoznia a légijárat-kibocsátási címkét alkotó egyes elemekre való egyértelmű hivatkozáshoz szükséges konkrét terminológiát is. Ez magában foglalja például a légijárat-kibocsátási adatok, a logó és az egyéb szempontok kombinációját, amelyeknek a címkét alkotó kulcsfontosságú elemeknek kell lenniük. E rendeletnek ezért meg kell határoznia a címkéhez tartozó logó egyszerű és világos kialakítását, amelyet mindig meg kell jeleníteni a légijárat-kibocsátási adat mellett, és amely magában foglalja az uniós zászlót is. A címkék megjelenítésére vonatkozóan e rendeletben meghatározott feltételeknek biztosítaniuk kell, hogy a címkék könnyen hozzáférhetőek és érthetőek legyenek, és lehetővé tegyék az ügyfelek számára, hogy könnyen összehasonlíthassák a különböző légijármű-üzembentartók által azonos útvonalon üzemeltetett légi járatok környezeti teljesítményét. E rendeletnek gondoskodnia kell a kibocsátási adatok következetes és pontos megjelenítéséről annak érdekében, hogy a közlekedés belső piacán biztosított legyen az összehasonlíthatóság és a tisztességes verseny, különösen akkor, ha a légi közlekedési szolgáltatások multimodális közlekedési láncok részét képezik, vagy ha a szolgáltatások más közlekedési módokkal versenyeznek. E célból e rendeletnek összhangban kell lennie az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról szóló alkalmazandó jogszabályokkal.

(19) A címkék megjelenítését elsődleges és másodlagos szinten is indokolt meghatározni. A címke megjelenítése javíthatja az ügyfelek tudatosságát a légi járatok becsült kibocsátásával és a légijármű-üzembentartók által a légiközlekedési szolgáltatások környezeti lábnyomának csökkentése érdekében tett erőfeszítésekkel kapcsolatban. Az elsődleges megjelenítés, amelynek a teljes járatkeresési és -foglalási folyamat során mindig könnyen érthető formátumban tartalmaznia kell az adott járat alapvető adatait, nem igényel interakciót az ügyfél részéről. Az elsődleges megjelenítésnek tartalmaznia kell azokat az elemeket is, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az ügyfél össze tudja hasonlítani egy adott légijármű-üzembentartó teljesítményét az ugyanazon az útvonalon működő versenytársakéval. Ezen összehasonlítás célja, hogy megkönnyítse az ügyfél számára a releváns környezeti információk befogadását, valamint hogy további erőfeszítésekre sarkallja a légijármű-üzembentartókat környezeti teljesítményük javítása terén. A másodlagos megjelenítésnek, amelynek láthatóvá tételéhez már szükség van az ügyféllel való interakcióra, több részlettel és bővebb háttérinformációkkal kell szolgálnia a légijárat-kibocsátás becslésének módjáról, beleértve például a légijármű-üzembentartó által használt légijármű-üzemanyagok átlagos környezeti teljesítményét.

(20) Az ügyfelek bizalmának kiépítéséhez elengedhetetlen annak biztosítása, hogy a légijármű-üzembentartók csak érvényes címkéket jelenítsenek meg. E rendeletben ezért indokolt meghatározni azokat a feltételeket, amelyek alapján az Ügynökség a vonatkozó uniós joggal, valamint az alkalmazandó nemzetközi szabványokkal és módszertanokkal összhangban ellenőrizheti a címke légijármű-üzembentartók általi helyes alkalmazását és megjelenítését. Visszavont vagy lejárt címkéket a légijármű-üzembentartók nem jeleníthetnek meg. E rendeletnek meg kell állapítania továbbá azokat a feltételeket, amelyek alapján az Ügynökség felülvizsgálhatja a légijármű-üzembentartók által a járatüzemeltetéseikkel kapcsolatban bejelentett információk pontosságát és valódiságát. Ezért helyénvaló, hogy ez a rendelet az Ügynökség alkalmazandó végrehajtási szabályaival és hatásköreivel együtt meghatározza a címkék felülvizsgálatának feltételeit, valamint azt az eljárást, amely alapján az Ügynökség visszavonhatja az érvénytelen címkéket, vagy utasíthatja a légijármű-üzembentartókat a megjelenítés megfelelő kiigazítására.

(21) Az Ügynökségnek létre kell hoznia és fenn kell tartania egy, a légi járatok kibocsátásaival foglalkozó weboldalt, amely lehetővé teszi, hogy a rendszerrel kapcsolatos információk mind a légijármű-üzembentartók, mind a nyilvánosság számára könnyen hozzáférhetők legyenek. Erre azért is szükség van, hogy a rendszer vonzóbbá váljon a légijármű-üzembentartók számára.

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/1369 rendelete (2017. július 4.) az energiacímkézés keretének meghatározásáról és a 2010/30/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2017.7.28., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) A légijárat-kibocsátási címke Unión belüli alkalmazásának megkönnyítése érdekében az Ügynökségnek e rendelet hatálybalépésétől 2028. január 1-jéig csak a légi személyszállítási szolgáltatásokra vagy a vegyes személy- és teherszállító járatokra vonatkozóan indokolt címkét kiadnia, tehát a kizárólag teherszállítási szolgáltatásokra nem. A légi személy- és teherszállítási szolgáltatások jellegüknél fogva eltérőek üzemeltetésük szervezése tekintetében, különösen a végső felhasználók viszonylatában. Ez a rendelet előnyben részesíti a címkéknek a légi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó légijármű-üzembentartók számára történő kiadását, hogy a piaci szereplőknek elég idejük legyen a címkével való megismerkedésre. A címkék rendszerének elegendő 2028. január 1-jétől kiterjednie a légiközlekedési szolgáltatások valamennyi típusára.

(23) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a ReFuelEU Aviation kezdeményezéssel foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet részletes rendelkezéseket állapít meg az (EU) 2023/2405 rendelet 14. cikkében meghatározott környezeti címkézési rendszerre vonatkozó szabályok egységes végrehajtása és az azoknak való megfelelés biztosítása érdekében, nevezetesen a következők tekintetében:

a) szabványosított és tudományosan megalapozott módszertan a légijárat-kibocsátás (repülési kibocsátás) kiszámítására, beleértve a rendelkezésre álló legjobb tudományos adatok alapján végzett becslések módszertanát is;

b) az az eljárás, amely révén a légijármű-üzembentartóknak az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) rendelkezésére kell bocsátaniuk a légijárat-kibocsátás becsléséhez és a vonatkozó címkék kiadásához szükséges információkat;

c) az Ügynökség által kiadott címkék érvényességi ideje;

d) a címkék Ügynökség általi felülvizsgálatára, visszavonására és az új címkék kiadására vonatkozó feltételek és eljárások;

e) a címkék megjelenítésére vonatkozó sablonok;

f) azt biztosító szabályok, hogy az összes kiadott címke könnyen hozzáférhető legyen géppel olvasható formátumban;

g) annak lehetősége és feltételei, hogy a légijármű-üzembentartók az e rendelet hatályán kívül eső, a környezeti teljesítményre vonatkozó egyéb információkat is megjeleníthessenek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „légijárat-kibocsátás”: a légijármű-üzemanyagnak a légijármű-üzembentartó által üzemeltetett járat teljes életciklusára számított becsült kibocsátása, amely az utastér-kibocsátásból és a rakománykibocsátásból tevődik össze, tonna szén-dioxid-egyenértékben mérve;

2. „utastér-kibocsátás”: a légijárat-kibocsátás utastérrel összefüggő hányada, tonna szén-dioxid-egyenértékben mérve;

3. „rakománykibocsátás”: a légijárat-kibocsátás rakománnyal összefüggő hányada, tonna szén-dioxid-egyenértékben mérve;

4. „utasonkénti utastér-kibocsátás”: az utastér-kibocsátásnak és a megfelelő korábbi menetrendi időszakban a légi járatokon szállított utasszám átlagának hányadosa, utasonkénti kilogramm szén-dioxid-egyenértékben mérve;

5. „tonnánkénti rakománykibocsátás”: a rakománykibocsátásnak és a megfelelő korábbi menetrendi időszakban a légi járatokon szállított rakomány átlagos tömegének hányadosa, rakománytonnánkénti kilogramm szén-dioxid-egyenértékben mérve;

6. „utaskilométerenkénti utastér-kibocsátás”: a becsült utasonkénti utastér-kibocsátásnak és az útvonal hosszának hányadosa, utaskilométerenkénti gramm szén-dioxid-egyenértékben mérve;

7. „tonnakilométerenkénti rakománykibocsátás”: a becsült tonnánkénti rakománykibocsátásnak és az útvonal hosszának hányadosa, tonnakilométerenkénti gramm szén-dioxid-egyenértékben mérve;

8. „címke”: nyomtatott vagy elektronikus grafikus ábra, amelyen a címkéhez tartozó logó és a III. mellékletben meghatározott információk szerepelnek;

9. „(a címkéhez tartozó) logó”: az e rendelet III. mellékletének 1. pontjában meghatározott ábra, amely a légijárat-kibocsátás hitelesítését jelzi;

10. „lejárt címke”: olyan címke, amelynek érvényességi ideje lejárt;

11. „digitális jelentéstételi eszköz”: az Ügynökség által kifejlesztett és kezelt digitális platform, amely egyedüli kapcsolattartó pontként szolgál a légijármű-üzembentartókkal az adatok bejelentéséhez és a címkék kiosztásához;

12. „légi jármű”: az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([4]) 3. cikkének 28. pontjában meghatározott légi jármű;

13. „üzembentartási bizonyítvány (AOC)”: az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) 2. cikkének 8. pontjában meghatározott üzembentartási bizonyítvány (AOC);

14. „repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([6]) 2. cikkének 1. pontjában meghatározott repülőtér;

15. „ülőhely”: a légi járműbe beszerelt ülés, amelyen az utas az utazás időtartama alatt helyet foglalhat;

16. „utas”: az a személy, aki a légi jármű indulásakor a légi jármű utasterében helyet foglal, és a légi jármű fedélzetén egy meghatározott célállomás elérése érdekében utazik;

17. „ülőhelyterület”: az ülőhelyek számára kijelölt terület utasonként és fedélzeti osztályonként, négyzetméterben mérve;

18. „fedélzeti osztályok”: az utasok számára biztosított eltérő szolgáltatások és elhelyezési módok, amelyeket az utastérben található ülőhelyek egyedi elrendezése, a felszereltség és a díjszabás adott kombinációja jellemez;

19. „menetrendi időszak”: a 95/93/EGK tanácsi rendelet ([7]) 2. cikkének d) pontjában meghatározott menetrendi időszak;

20. „a teljes repülési időben felhasznált üzemanyag”: az a légijárműüzemanyag-mennyiség, amelyet a légi jármű a légi járat üzemelése során – vagyis az indulási repülőtéren lévő parkolóhelytől való elindulás pillanatától az érkezési repülőtéren lévő parkolóhelyen való megállás pillanatáig tartó időben – elfogyasztott, tonnában mérve;

21. „teljes repülési idő”: a légi járműnek az indulási repülőtéren lévő parkolóhelytől való elindulásának pillanatától az érkezési repülőtéren lévő parkolóhelyen való megállása pillanatáig tartó idő, percben mérve;

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22. „a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátása”: a légijármű-üzemanyagok szén-dioxid-egyenértékben kifejezett kibocsátása, amely magában foglalja az energiatermelés, -szállítás, -elosztás és a fedélzeti -felhasználás szén-dioxid-egyenértékben kifejezett kibocsátását, beleértve az égés során keletkező kibocsátást is, és amely a kibocsátott szén-dioxid (CO_2), metán (CH_4) és dinitrogén-oxid (N_2O) összességének felel meg, az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. pontjával, adott esetben más vonatkozó uniós jogszabályokkal és nemzetközi szabványokkal, valamint az ICAO keretében kidolgozott legújabb tudományos fejleményeket tükröző adatokkal és módszerekkel összhangban kiszámítva, megajoule-onkénti gramm szén-dioxid-egyenértékben mérve;

23. „szén-dioxid-egyenérték (CO_2eq)”: a valamely üvegházhatású gázra és a szén-dioxidra (CO_2) jellemző sugárzási kényszert összehasonlító mértékegység;

24. „a légijármű-üzemanyagok ÜHG-szabályozó rendszere”: olyan rendszer, amely a légijármű-üzemanyagokból származó ÜHG-kibocsátás csökkentéséért cserébe előnyöket biztosít a légijármű-üzembentartók számára;

25. „rakomány”: a légi jármű fedélzetén szállított áruk, anyagok és az utaspoggyásztól eltérő csomagok, tonnában mérve;

26. „értékesítési hely”: a légijármű-üzembentartó tulajdonában lévő vagy a légijármű-üzembentartó járatait kínáló fizikai hely vagy online platform, ahol a légijármű-üzembentartó vagy az annak képviseletére felhatalmazott személy értékesítés vagy összehasonlíthatóvá tétel céljából információkat tárol és tesz közzé az adott légijármű-üzembentartó által üzemeltetett légi járatokról.

3. cikk

Az Ügynökség által kiadott címkék iránti kérelem

(1) Az a légijármű-üzembentartó, aki légi járatai számára címkét óhajt beszerezni, a digitális jelentéstételi eszköz erre a célra szolgáló modulján keresztül minden év február 1-jéig kérelmet nyújt be az Ügynökséghez. A légijármű-üzembentartó e célból az (EU) 2023/2405 rendelet 14. cikkének (2) bekezdésével összhangban megadja, hogy mely légi járatokra (repülésekre) vonatkozóan kérelmezi a címkét. A kérelem alapján az Ügynökség kapcsolatba lép a légijármű-üzembentartóval.

(2) Az (1) bekezdésben említett légijármű-üzembentartók minden év május 1-jéig a digitális jelentéstételi eszköz erre a célra szolgáló modulján keresztül bejelentik a (3) és a (4) bekezdésben felsorolt, a menetrend szerinti légi járataikra és az előző naptári évben végzett járatüzemeltetésekre vonatkozó információkat.

(3) A légijármű-üzembentartó a két következő menetrendi időszakra vonatkozó menetrend szerinti légi járatairól a következő információkat jelenti:

a) a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és a Nemzetközi Légiközlekedési Szövetség (IATA) kódjai által meghatározott útvonalak, az indulási és érkezési repülőterek megadásával;

b) az alkalmazandó légijármű-típus vagy -típusok (beleértve a fedélzeti osztályonkénti ülőhelykapacitást), valamint azok ICAO- és IATA-kódjai;

c) az egyes útvonalakon üzemeltetendő járatok becsült száma, a becslés részletes indokolásával;

d) a járatüzemeltetések menetrendi időszaka vagy időszakai;

e) új menetrend szerinti járatok esetében, vagy ha az üzemi feltételek jelentősen eltérnek a korábbi járatüzemeltetésektől, a következő önkéntes információk, részletes indokolással:

   i. a teljes repülési időben felhasznált üzemanyag becsült mennyisége;

   ii. az utasok becsült száma fedélzeti osztályonként;

   iii. a rakomány becsült mennyisége.

(4) Az előző naptári évben végzett járatüzemeltetések tekintetében a légijármű-üzembentartó a következő információkat jelenti be:

a) minden üzemeltetett légi jármű esetében:

   i. a vonatkozó ICAO- és IATA-kódok által meghatározott légijármű-típus;

   ii. a fedélzeti osztályonként rendelkezésre álló ülőhelyek száma az egyes utastérkonfigurációk esetében;

iii. a fedélzeti osztályonkénti ülőhelyterület, amennyiben ez az adat rendelkezésre áll;

b) az adott útvonalon üzemeltetett minden légi járatra vonatkozóan:

i. a vonatkozó ICAO- és IATA-kódok által meghatározott légijármű-típus;

ii. az útvonal, a vonatkozó ICAO- és IATA-kódok által meghatározott indulási és érkezési repülőterek megadásával;

iii. az azonos üzemi feltételekkel üzemeltetett légi járatok száma;

iv. az utasok és az ülőhelyek száma fedélzeti osztályonként;

v. a rakomány mennyisége;

vi. a teljes repülési időben felhasznált üzemanyag mennyisége;

vii. teljes repülési idő;

viii. a járatüzemeltetés éve és hónapja;

c) az egyes indulási repülőtereken vételezett azon légijárműüzemanyag-tételekre vonatkozóan, amelyeket légijárműüzemanyag-forgalmazóktól vásároltak és amelyekre kedvezményt igényeltek, valamint önkéntesen minden egyéb légijárműüzemanyag-tételre vonatkozóan:

i. mennyiség tonnában, tételszám és a légijárműüzemanyag-forgalmazó azonosítása;

ii. a vonatkozó ICAO- és IATA-kódok által meghatározott repülőterek, valamint a vásárlás és az adott repülőtérre történő szállítás igazolása;

iii. a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátása, megajoule-onkénti gramm szén-dioxid-egyenértékben (g CO_2eq/MJ);

iv. adott esetben nyilatkozat a légijármű-üzemanyagok azon ÜHG-szabályozó rendszeréről, amelynek keretében kedvezményt igényeltek, és hivatkozás arra a jogi eszközre, amely alapján a kedvezményt igényelték, valamint annak a hatóságnak az azonosítása, amelyhez az igénylést benyújtották.

(5) Az Ügynökség a kérelem feldolgozása és a címkék kiadása céljából – a szükséges titoktartási megfontolások figyelembevételével – felhasználja a (3) és a (4) bekezdésben említett információkat.

(6) Az Ügynökség figyelembe veszi a légijármű-üzembentartók és a légijárműüzemanyag-forgalmazók által az (EU) 2023/2405 rendelet 8. és 10. cikke alapján bejelentett információkat is.

(7) Az Ügynökség a légijármű-üzembentartótól bekérhet további olyan információkat, amelyek a légijárat-kibocsátás becsléséhez és a címke kiadásához szükségesek.

(8) Mielőtt a légijármű-üzembentartó az Ügynökség rendelkezésére bocsátja a (4) és a (6) bekezdésben említett információkat, azokat a légijármű-üzembentartó jelentésében azonosított független hitelesítőnek hitelesítenie kell. A hitelesítést az (EU) 2023/2405 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében meghatározott követelményekkel összhangban kell elvégezni. A légijármű-üzembentartó a (4) és a (6) bekezdésben említett információk hitelesítésének elősegítése érdekében a hitelesítő rendelkezésére bocsátja az összes vonatkozó igazoló dokumentumot.

Emellett a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásával kapcsolatban a (4) bekezdés c) pontja alapján megadott információkat az (EU) 2018/2001 irányelv vagy a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) keretében azonosított tanúsító szervek egyikének kell hitelesítenie.

4. cikk

Címkék hozzárendelése a légijármű-üzembentartók légi járataihoz

(1) Amennyiben az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy a légijármű-üzembentartó által a 3. cikkel összhangban szolgáltatott információk hiánytalanok és pontosak, minden év június 30-ig:

a) az 5. cikkel összhangban megbecsüli az egyes légi járatok vagy járatcsoportok kibocsátásait;

b) létrehozza a címkéket és hozzárendeli azokat a menetrend szerinti légi járatokhoz, külön-külön a két következő menetrendi időszakra vonatkozóan, a (2) bekezdésben említett érvényességi időnek megfelelően;

c) a digitális jelentéstételi eszköz erre a célra szolgáló modulján keresztül és a III. mellékletben meghatározott sablonok használatával géppel olvasható formátumban kiosztja a címkéket a légijármű-üzembentartók részére, tájékoztatva őket a címkék megjelenítési határidejéről és érvényességi idejéről.

(2) Az Ügynökség által kiadott címkék érvényességi idejének a következőknek kell megfelelnie:

a) a légijármű-üzembentartó téli menetrendi időszakában az érvényességi idő a címke kiadásának időpontjától a téli menetrendi időszak végéig tart, az I. mellékletben meghatározott határidőknek megfelelően;

b) a légijármű-üzembentartó nyári menetrendi időszakában az érvényességi idő az adott nyári menetrendi időszak kezdete előtt öt hónappal kezdődően az időszak végéig tart, az I. mellékletben meghatározott határidőknek megfelelően.

(3) Amennyiben az Ügynökség megállapítja, hogy a légijármű-üzembentartó nem küldte el a 3. cikkel összhangban a címkék kiadásához szükséges valamennyi információt, vagy amennyiben kellően megalapozott indokok alapján úgy véli, hogy az elküldött információk nem teljesek vagy nem pontosak, az Ügynökség felkéri a légijármű-üzembentartót az elküldött információk helyesbítésére vagy kiegészítő információk megadására.

(4) Amennyiben az Ügynökség az előző bekezdésben említett felkérést követően megállapítja, hogy a légijármű-üzembentartó által elküldött információk nem felelnek meg a 3. cikkben megállapított minimumkövetelményeknek, illetve hogy ezen információk valódisága vagy pontossága nem ellenőrizhető, az Ügynökség – miután a légijármű-üzembentartó számára biztosította a meghallgatáshoz való jogot – elutasítja a címkék kiadását. Az Ügynökség tájékoztatja erről az érintett légijármű-üzembentartót.

(5) Amennyiben a légijármű-üzembentartó által a 3. cikkel összhangban szolgáltatott információkat a benyújtást vagy az Ügynökség általi ellenőrzést követően helyesbíteni kell, vagy azok már nem érvényesek, a légijármű-üzembentartó a digitális jelentéstételi eszközön keresztül erről indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja az Ügynökséget, és a szükséges indokolással együtt elküldi a helyesbített információkat. Az Ügynökség a légijármű-üzembentartó által benyújtott információk és indokolás alapján visszamenőlegesen frissítheti a légijárat-kibocsátási adatokat, és új címkéket adhat ki az érintett légi járatokra vagy járatcsoportokra vonatkozóan.

5. cikk

A légijárat-kibocsátás mértékének becslése

(1) Az Ügynökség az e rendelet II. mellékletében meghatározott módszertan alkalmazásával az alábbiak szerint becsüli meg az egyes légi járatok vagy a légijármű-üzembentartó által azonos feltételek mellett üzemeltetett járatcsoport kibocsátásait:

a) a légijárat-kibocsátás kiszámítása a II. melléklet 1. pontjával összhangban;

b) a légijárat-kibocsátás hozzárendelése az utastérhez és rakományhoz a II. melléklet 2. pontjával összhangban;

c) a kibocsátási lábnyom és a kibocsátási hatékonyság értékeinek generálása a II. melléklet 3. pontjával összhangban;

d) az utastér-kibocsátás hozzárendelése minden egyes fedélzeti osztályhoz a II. melléklet 4. pontjával összhangban.

(2) A II. mellékletben meghatározott módszertan alkalmazása során az Ügynökség a következők legjobb becslésével becsüli meg az egyes légi járatok vagy a légijármű-üzembentartó által azonos feltételek mellett üzemeltetett járatcsoport kibocsátását:

a) az adott repülőtérről induló járat üzemeltetéséhez szükséges várható légijárműüzemanyag-fogyasztás, amelynek becslése az adott útvonalon az előző megfelelő menetrendi időszakban üzemeltetett összes járat által a teljes repülési időben felhasznált üzemanyag súlyozott átlaga alapján történik;

b) az adott indulási repülőtéren vételezett légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított várható kibocsátása, amelynek becslése az adott repülőtéren az előző megfelelő menetrendi időszakban vételezett légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátásának súlyozott átlaga alapján történik.

(3) Amennyiben a légijárműüzemanyag-fogyasztásnak az e cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti becsléséhez szükséges információk nem állnak rendelkezésre, nem elégségesek, nem ellenőrizhetők vagy csak jelentősen eltérő üzemi feltételek mellett állnak rendelkezésre, az Ügynökség a II. melléklet 1. pontja (3) pontjának b) alpontjával összhangban megbecsüli a légi járat üzemeltetéséhez szükséges légijárműüzemanyag-fogyasztást.

(4) Amennyiben a légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított várható kibocsátásának a (2) bekezdés b) pontja szerinti becsléséhez szükséges információk nem állnak rendelkezésre, nem elégségesek, nem ellenőrizhetők vagy csak jelentősen eltérő üzemi feltételek mellett állnak rendelkezésre, az Ügynökség ezt a légijármű-üzemanyagot hagyományos légijármű-üzemanyagnak tekinti.

(5) A (2) bekezdés b) pontjától eltérve, a légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított átlagos kibocsátásának az említett ponttal összhangban történő becslése céljából az Ügynökség meghatározott légijárműüzemanyag-tételeket rendelhet hozzá a légijármű-üzembentartó által üzemeltetett, egy adott indulási repülőtérről induló konkrét légi járathoz vagy járatcsoporthoz, feltéve, hogy teljesülnek a következő feltételek:

a) a légijármű-üzembentartó ezt a digitális jelentéstételi eszköz erre a célra szolgáló modulján keresztül kérte;

b) a légijármű-üzemanyagot a légijárműüzemanyag-forgalmazó fizikailag szállítja az adott repülőtérre a légijármű-üzembentartó konkrét légi járata vagy járatcsoportja részére, fizikailag azonosítható tételekben, és ezt teljesítésigazolás – például termékátvételi dokumentum – támasztja alá;

c) a légi járat vagy járatcsoport, amelyhez a tételeket rendelték, azonosításra és meghatározásra került, legalább az útvonal tekintetében;

d) az e cikkel összhangban a konkrét légi járathoz vagy járatcsoporthoz rendelt légijárműüzemanyag-tételeket nem veszik figyelembe a szóban forgó légijármű-üzembentartó esetében az adott repülőtéren a légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása súlyozott átlagának teljes becsült mértékéhez, és nem használják fel az adott repülőtéren a légijármű-üzemanyag átlagos környezeti teljesítményének meghatározásához;

e) adott esetben a légijármű-üzemanyagot a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([8]) alapján bejelentett ugyanazon konkrét légi járathoz vagy járatcsoporthoz rendelik.

(6) Amennyiben a légijármű-üzembentartó az egymást követő repüléseket üzemanyag-utántöltés nélkül hajtja végre, az Ügynökség az első indulási repülőtéren vételezett légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított várható kibocsátását arányosan felosztja az ilyen módon üzemeltetett légi járatok között.

(7) Amennyiben a légijármű-üzembentartó nem szolgáltat elegendő információt az Ügynökség számára egy adott indulási repülőtéren vételezett légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátásáról, vagy ha a légijármű-üzemanyagok fizikailag nem rendelhetők hozzá egy adott indulási repülőtérhez, az Ügynökség a légijármű-üzemanyag e tételeit hagyományos légijármű-üzemanyagnak tekinti.

(8) A légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított várható kibocsátásának a (2) bekezdés b) pontja szerinti becsléséhez használt alapértelmezett értékeket közzé kell tenni és frissíteni kell a 8. cikk alapján létrehozott weboldalon.

([8]) Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

6. cikk

A címkék légijármű-üzembentartók általi megjelenítése

(1) A címkékkel rendelkező légijármű-üzembentartók felelősek a címke és a címkéhez tartozó logó használatának módjáért (különösen a hirdetéssekkel összefüggésben), valamint az e rendelet követelményeinek való megfelelésért. A címke – és a hozzá tartozó logó – kiadása kizárólag a légijármű-üzembentartót vagy az értékesítési helyet jogosítja fel a logó e rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő használatára.

(2) A légijármű-üzembentartók a tulajdonukban lévő valamennyi értékesítési helyen indokolatlan késedelem nélkül, a III. mellékletben foglalt előírásoknak és a következő követelményeknek megfelelően megjelenítik a részükre kiadott címkéket:

a) legkésőbb az Ügynökségtől való kézhezvételüket követő 15 napon belül, összhangban a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjával. Az esetleges késedelmet az említett 15 napon belül jelenteni és indokolni kell az Ügynökség felé;

b) a címkéknek a teljes elektronikus vásárlási folyamat során – a járatkeresési találatoktól a vásárlás befejezésén át a visszaigazolásáig és a visszaigazolás kézbesítéséig – ugyanolyan jól láthatóknak kell lenniük, mint a feltüntetett alapvető repülési adatoknak, ideértve az útvonalat, a menetrend szerinti indulási és utazási időt vagy a vételárat;

c) a címkéket meg kell jeleníteni a szóban forgó légi járatok valamennyi vizuális hirdetésében és műszaki promóciós anyagában, beleértve az internetet, a digitális alkalmazásokat és a fizikai formát is, függetlenül az ilyen hirdetés vagy promóció földrajzi helyétől.

(3) A légijármű-üzembentartó a címkéket feltüntetheti a címkével már rendelkező légi járatokra szóló beszállókártyákon is.

(4) A légijármű-üzembentartók a részükre a kiadott címkéket azoknak a 4. cikk (2) bekezdése szerinti érvényességi ideje alatt folyamatosan megjelenítik.

(5) A címkék egyértelmű és szabályos megjelenítésének biztosítása érdekében a légijármű-üzembentartók:

a) az ügyfelek részére nem jelenítenek meg olyan címkéket, jelöléseket, szimbólumokat, illetve ezekkel egyenértékű ábrákat vagy feliratokat, amelyek összetéveszthetők az e rendelet alapján kiadott címkékkel, vagy nem felelnek meg e rendelet követelményeinek;

b) olyan légi járatok vagy járatcsoportok esetében, amelyekre nézve e rendelet alapján nem igényeltek címkét, és olyan egyéb tevékenységek esetében, amelyek nem tartoznak e rendelet hatálya alá, az ügyfelek részére nem jelenítenek meg az e rendeletben előírt címkéken szereplőkkel egyenértékű vagy azokhoz hasonló légijárat-kibocsátási adatokat, sem az e rendelet szerinti légijáratkibocsátás-becslésekkel vagy az (EU) 2023/2405 rendelet 14. cikkének (3) bekezdésében meghatározott információkkal vagy mértékegységekkel összetéveszthető adatokat;

c) tartózkodnak attól, hogy valamely légijárműüzemanyag-típus vásárlásával kapcsolatban olyan információkat adjanak meg, amelyek azt a téves benyomást kelthetik az ügyfelekben, hogy egy légi járatot bizonyos típusú légijármű-üzemanyag alkalmazásával fognak üzemeltetni, kivéve, ha a légijármű-üzembentartó bizonyítani tudja, hogy a szóban forgó légi járaton az adott típusú légijármű-üzemanyag a fogyasztókkal közölt mennyiségben és jellemzőkkel fizikailag jelen van.

(6) A légijármű-üzembentartók biztosítják, hogy amennyiben légi járataikat olyan értékesítési helyeken kínálják vagy teszik elérhetővé, amelyekkel a légijármű-üzembentartó szerződéses kapcsolatban áll, akkor:

a) a címkék indokolatlan késedelem nélkül, legkésőbb az Ügynökségtől való kézhezvételüket követő 30 napon belül kerüljenek megjelenítésre, összhangban a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontjával. Az esetleges késedelmet az említett 30 napon belül jelenteni és indokolni kell az Ügynökség felé;

b) az értékesítési helyek ne utasítsák el a címkék megjelenítését, és se összehasonlítóvá tétel, se értékesítés céljából ne számítsák újra az Ügynökség által az említett légijármű-üzembentartók tekintetében becsült légijárat-kibocsátást.

(7) A légijármű-üzembentartók észszerű erőfeszítéseket tesznek annak biztosítására, hogy azok az értékesítési helyek, amelyekkel nem működnek együtt, de amelyek a járataikat megjelenítik, szintén megfeleljenek indokolatlan késedelem nélkül az előző bekezdésben meghatározott követelményeknek.

7. cikk

A megfelelés nyomon követése

(1) Az Ügynökség minden olyan légijármű-üzembentartó esetében, amely számára címkét adott ki, legalább félévente felülvizsgálja, hogy történt-e változás azokban a tényezőkben, amelyek alapján az egyes légi járatokra vagy az azonos feltételek mellett üzemeltetett járatcsoportra vonatkozóan kiadta a címkét.

(2) Az (1) bekezdésben említett felülvizsgálatnak magában kell foglalnia a következők ellenőrzését:

a) a légijármű-üzembentartók által a 3. cikk szerint bejelentett információk pontossága és valódisága, különös tekintettel az említett cikk (3) bekezdése szerint bejelentett információkra;

b) a címkéknek a 6. cikkel és a III. melléklettel összhangban történő szabályos megjelenítése, valamint a 6. cikk (2), (6) és (7) bekezdésével összhangban történő, időben való megjelenítése;

c) a (4) bekezdéssel összhangban visszavont vagy lejárt címkéknek a légijármű-üzembentartók általi eltávolítása.

(3) A felülvizsgálat elvégzése céljából az Ügynökség bekéri a légijármű-üzembentartótól a szükséges információkat, beleértve adott esetben a független hitelesítők jelentéseit is.

(4) Ha a felülvizsgálat elvégzése után az Ügynökség arra a következtetésre jut, hogy a címke már nem megfelelő, illetve a légijármű-üzembentartó azt nem szabályosan jelenítette meg, biztosítania kell az üzemben tartó részére a meghallgatás lehetőségét, és ezt követően vissza kell vonnia a meglévő címkét, vagy új címkét kell kiadnia. Erről a döntésről a digitális jelentéstételi eszközön keresztül értesíti a légijármű-üzembentartót.

(5) Az Ügynökség a 6. cikk (2), (6) és (7) bekezdésében előírtak alapján mérlegeli a légijármű-üzembentartó indokolását a címkék megjelenítésében bekövetkező késedelemre vonatkozóan. Az indokolás mérlegelését követően az Ügynökség – miután lehetőséget biztosított a légijármű-üzembentartónak a meghallgatásra – az alábbi határozatok valamelyikét hozza meg, és erről a digitális jelentéstételi eszközön keresztül értesíti a légijármű-üzembentartót:

a) ha a késedelem indokolása nem kielégítő, visszavonja a légijármű-üzembentartó számára kiadott valamennyi címkét;

b) egyszeri mentességet biztosít a légijármű-üzembentartó számára a késedelem tekintetében és új határidőt állapít meg.

(6) A (4) bekezdéssel vagy az (5) bekezdés a) pontjával összhangban kiadott értesítés kézhezvételét követően a légijármű-üzembentartó indokolatlan késedelem nélkül kiigazítja a címkék megjelenítését vagy eltávolítja a visszavont címkéket, és adott esetben azokat az Ügynökség által kiadott érvényes címkékkel helyettesíti. A légijármű-üzembentartó a digitális jelentéstételi eszközön keresztül megerősíti, hogy eleget tett az Ügynökségtől kapott értesítéseknek.

(7) Az Ügynökség minden szükséges intézkedést meghoz annak biztosítására, hogy a légijármű-üzembentartók betartsák a (4) bekezdéssel és az (5) bekezdés a) pontjával összhangban kiadott határozatait.

(8) A légijármű-üzembentartók indokolatlan késedelem nélkül eltávolítják a visszahívott vagy lejárt címkéket, anélkül, hogy az Ügynökségnek erről értesítést kellene küldenie. A légijármű-üzembentartók a digitális jelentéstételi eszközön keresztül mindenkor tájékoztatják az Ügynökséget a címkék eltávolításáról vagy helyesbítéséről.

(9) A légijármű-üzembentartóknak együtt kell működniük az Ügynökséggel a felülvizsgálat során, és folyamatosan követniük kell az Ügynökség utasításait a címkék szabályos megjelenítésével kapcsolatban.

(10) A légijármű-üzembentartók kivételes körülmények között kérhetik az Ügynökséget, hogy szüntesse meg az olyan légi járatokra vagy járatcsoportokra kiadott egyedi címkéket, amelyek üzemeltetését már nem folytatják, vagy amelyek üzemi feltételeiben a menetrendi időszak alatt bekövetkezett változás miatt az érvényes címkék pontatlanokká váltak. Kérésüket a digitális jelentéstételi eszközön keresztül nyújtják be az Ügynökséghez.

(11) Az Ügynökség tájékoztatja a légijármű-üzembentartókat az egyéb uniós jogi aktusokban foglalt minden olyan célzott szabályról és eljárásról, amely biztosítja az e rendeletnek való megfelelés hatékony nyomon követését, beleértve a légijármű-üzembentartók által bejelentett információk pontosságának és valódiságának, valamint a címkék szabályos megjelenítésének ellenőrzését.

(12) Az Ügynökség tájékoztatja a légijármű-üzembentartókat a más légijármű-üzembentartókkal szembeni panaszok benyújtására vonatkozó szabályokról és eljárásokról.

8. cikk

A légijárat-kibocsátásokat ismertető weboldal

(1) Az Ügynökség létrehoz és fenntart egy, a légijáratok kibocsátásaival foglalkozó weboldalt (a továbbiakban: weboldal), amely két részből áll: a nagyközönség által online elérhető nyilvános részből és a csak a légijármű-üzembentartók számára hozzáférhető megfelelési részből. A weboldal megfelelési részét össze kell kapcsolni az Ügynökség által létrehozott digitális jelentéstételi eszközzel.

(2) A weboldal nyilvános részének meg kell felelnie a következő minimumkövetelményeknek:

a) nyílt, vagyis bármely online szolgáltatás számára géppel olvasható formátumban hozzáférhető ügyfélregisztráció nélkül. Elérhető mind a címkék megjelenítésének helye szerinti értékesítési helyről, mind pedig az összes keresőmotorral;

b) részletes tájékoztatást nyújt arról, hogy miként becsülték meg a légijármű-üzembentartók valamennyi légi járatának vagy járatcsoportjának kibocsátását, világos, érthető és tömör tájékoztatást nyújtva az ügyfeleknek a számítási módszerről, köztük az összes feltevésről is, magyarázatokkal szolgálva a főbb fogalmakkal és változókkal kapcsolatban, ideértve bármely példát és illusztrációt, valamint az Ügynökség által a légijárat-kibocsátás kiszámítása érdekében tett lépések megértését elősegítő háttér-információt, a számításokhoz és becslésekhez használt adatokat, továbbá a járatkibocsátás becsléséhez használt alapértelmezett értékeket;

c) tájékoztat a légi járatok kibocsátásával kapcsolatos becslésekről, valamint arról, hogy a kínált légi járatok számára kiadtak-e címkét;

d) tájékoztat a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásának abból eredő csökkenéséről, hogy a légijármű-üzembentartó az adott indulási repülőtéren alacsonyabb teljes életciklusra számított kibocsátású üzemanyagot vásárolt;

e) kereső funkciót tartalmaz, amely lehetővé teszi az ügyfelek számára a címkék keresését. A keresési kritériumok között szerepelnie kell legalább az indulási és az érkezési repülőtérnek, valamint opcionálisan a légijármű-üzembentartó nevének;

f) összehasonlítást nyújt az ugyanazon útvonalra vonatkozó címkékről az Ügynökség által az adott útvonalon vagy hasonló útvonalakon megfigyelt jellemző teljesítmény alapján kidolgozandó referenciaérték alapján. Különösen olyankor, amikor az e) pontban említett keresőben nem választják ki a légijármű-üzembentartót, a weboldalnak be kell mutatnia a következőket:

   i. a légijárat-kibocsátások relatív összehasonlítása, százalékban kifejezve;

   ii. a légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásában elért csökkenés relatív összehasonlítása, százalékban kifejezve;

g) az f) pontban említett összehasonlítást a légijármű-üzembentartók növekvő sorrendben történő felsorolásával jeleníti meg, ahol első helyen a legalacsonyabb légijárat-kibocsátással rendelkező légijármű-üzembentartó vagy a legalacsonyabb teljes életciklusra számított kibocsátással rendelkező légijármű-üzemanyagot használó légijármű-üzembentartó áll;

h) a keresőben kiválasztott útvonal alapján ismerteti a következő információkat:

   i. az útvonal kilométerben mérve, az indulási és az érkezési repülőterek megadásával, mindkét repülőtér teljes nevének, valamint ICAO- és IATA-kódjainak feltüntetésével;

   ii. a szóban forgó útvonalon légi járatot üzemeltető légijármű-üzembentartók;

   iii. az útvonalon légi járatot üzemeltető légijármű-üzembentartók átlagos utasonkénti utastér-kibocsátásai;

   iv. az útvonalon légi járatot üzemeltető légijármű-üzembentartók által leggyakrabban üzemeltetett légijármű-típus vagy -típusok;

   v. az ügyfelek tájékoztatása arról, ha a keresésben feltüntetett útvonal nem tartozik e rendelet hatálya alá, vagy ha az útvonalra vonatkozóan nem áll rendelkezésre információ. Ilyen esetekben az Ügynökség röviden ismerteti azokat a feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy az útvonal megjelenjen a keresőben.

(3) A weboldal megfelelési részének eleget kell tennie a következő technikai feltételeknek:

a) az egyes légijármű-üzembentartók hozzáférését egyedi bejelentkezési hitelesítő adatok korlátozzák. A hozzáférés biztonságos, és lehetővé teszi a légijármű-üzembentartók számára megfelelési adataik megtekintését és kezelését, ideértve a jelentéstételi követelményeket, a címkék létrehozását és kiosztását, valamint útvonalankénti státuszát;

b) a légijármű-üzembentartók csak a saját megfelelési információikat tekinthetik meg. A légijármű-üzembentartók a más légijármű-üzembentartók címkéire vonatkozóan csak a nyilvános információkhoz férhetnek hozzá.

9. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Azonban az (EU) 2023/2405 rendelet hatálya alá tartozó teherszállító légijárművek üzemben tartóira ez a rendelet 2028. január 1-jétől alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2024. december 18-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A KÉRELMEK BENYÚJTÁSÁRA ÉS A CÍMKÉK LÉTREHOZÁSÁRA VONATKOZÓ HATÁRIDŐK

A légijármű-üzembentartók számára a kérelmek benyújtására, valamint az Ügynökség számára a címkék létrehozására és kiosztására vonatkozó határidők a következők.

1. táblázat

Kötelezettség	Határidő
Az X-1. naptári év járatüzemeltetései, amelyek a 3. cikk (4) bekezdésével összhangban az Ügynökségnek megküldött információk alapját jelentik	X-1.1.1. – X-1.12.31.
A légijármű-üzembentartók a 3. cikk (1) bekezdésének megfelelően benyújtják az Ügynökséghez a címkék kiadása iránti kérelmüket	X.2.1-ig
A légijármű-üzembentartók a 3. cikk (2) bekezdésének megfelelően bejelentik a 3. cikk (3) és (4) bekezdésében felsorolt információkat	X.5.1-ig
Az Ügynökség a 4. cikk (1) bekezdésével összhangban megbecsüli az egyes légi járatok vagy járatcsoportok kibocsátásait, és a következő két menetrendi időszakra tervezett valamennyi légi járatra vonatkozóan létrehozza és kiosztja a címkéket	X.6.30-ig
A téli menetrendi időszakban üzemeltetett járatok címkéinek érvényességi ideje a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontjával összhangban	Az Ügynökség által az X. évben történő címkekiosztás időpontjától az X és X+1. éven átívelő téli menetrendi időszak végéig, a légijármű-üzembentartó menetrendjében foglaltak szerint
A nyári menetrendi időszakban üzemeltetett légi járatok címkéinek érvényességi ideje a 4. cikk (2) bekezdésének b) pontjával összhangban	Az X+1. év nyári menetrendi időszakának kezdete előtt öt hónappal kezdődően az időszak végéig, a légijármű-üzembentartó menetrendjében foglaltak szerint

II. MELLÉKLET

A LÉGIJÁRAT-KIBOCSÁTÁS BECSLÉSÉNEK MÓDSZERTANA

Ez a melléklet meghatározza a légijárat-kibocsátás becsléséhez az Ügynökség által követendő módszertant és szükséges lépéseket.

1. A LÉGIJÁRAT-KIBOCSÁTÁS KISZÁMÍTÁSA

(1) A légijárat-kibocsátást úgy kell kiszámítani, hogy a szóban forgó légi járat becsült légijárműüzemanyag-fogyasztását meg kell szorozni az indulási repülőtéren vételezett légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásának súlyozott átlagával. A légijárat-kibocsátás megegyezik egyszersmind az utastér-kibocsátás és a rakománykibocsátás összegével.

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

ahol:

E = légijárat-kibocsátás, tonna szén-dioxid-egyenértékben (t CO_2eq),

E_c = utastér-kibocsátás, t CO_2eq-ben,

E_f = rakománykibocsátás, t CO_2eq-ben,

E_{WTT} = a légijárat-kibocsátásnak a „kúttól a tartályig” mért hányada, t CO_2eq-ben,

E_{TTW} = a légijárat-kibocsátásnak a „tartálytól a kerékig” mért hányada, t CO_2eq-ben,

V_{fuel} = a légi járat légijárműüzemanyag-fogyasztása, tonnában,

EC_{fuel} = a légijármű-üzemanyagok energiatartalma, megajoule/kg-ban (MJ/kg),

LCE_{fuel} = az indulási repülőtéren vételezett légijármű-üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásának súlyozott átlaga, megajoule-onkénti szén-dioxid-egyenértékben (g CO_2eq/MJ).

(2) Az 5. cikk (6) bekezdésének figyelembevételével az indulási repülőtéren vételezett légijármű-üzemanyagok átlagos teljes életciklusra számított kibocsátása tekintendő a légijármű-üzemanyagoknak az adott repülőtéren vételezett összes tétele (*b*) teljes életciklusra számított kibocsátása súlyozott átlagának:

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

ahol:

LCE_b = a légijármű-üzemanyagok „b” tételének teljes életciklusra számított kibocsátása, g CO_2eq/MJ-ban. Hagyományos légijármű-üzemanyagok esetében ez az érték 89 g CO_2eq/MJ;

V_b = a légijármű-üzemanyagok „b” tételének tömege, tonnában.

(3) A légi járat becsült légijárműüzemanyag-fogyasztását az alábbi módszerek valamelyikével kell kiszámítani:

a) Korábbi járatüzemeltetések alapul vételével

Amennyiben a korábbi megfelelő menetrendi időszakok járatüzemeltetéseiről olyan elsődleges adatok állnak rendelkezésre, amelyek megfelelnek a menetrend szerinti légi járat üzemi feltételeinek, a légijárműüzemanyag-fogyasztás becslését az adott útvonalon üzemeltetett légi járatok bejelentett légijárműüzemanyag-fogyasztásának súlyozott átlagaként (*a*) kell kiszámítani:

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

ahol:

F_a = a jelentéstételi időszakban az egyes címkék szempontjából releváns összes légi járatra számított, teljes repülési időben felhasznált üzemanyag;

N_a = a jelentéstételi időszakban az egyes címkék szempontjából releváns üzemeltetett légi járatok teljes száma.

b) A Breguet-féle hatótávegyenlet alkalmazásával

Ha a 3. cikk (3) bekezdése szerint bejelentett menetrend szerinti járatokra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre elsődleges adatok, azok nem elégségesek, nem ellenőrizhetők, vagy ha csak a 3. cikk (4) bekezdése szerint jelentett üzemi feltételektől jelentősen eltérő járatüzemeltetési feltételek esetén állnak rendelkezésre, akkor a becsült légijárműüzemanyag-fogyasztást a Breguet-féle hatótávegyenlet alkalmazásával kell kiszámítani.

Ez az egyenlet a következőképpen becsüli meg az utazás teljes teljesítményét:

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

ahol:

R = megtett távolság, kilométerben,

V = a légi jármű sebessége, km/h-ban,

c = tolóerő-specifikus légijárműüzemanyag-fogyasztás, kg/Nh-ban,

L = a légi járműre ható emelőerő, N-ban,

D = a légi járműre ható aerodinamikai légellenállás, N-ban,

ln = természetes logaritmus,

W_1 = a légi jármű tömege az utazás kezdetén, tonnában,

W_2 = a légi jármű tömege az utazás végén, tonnában.

A Breguet-féle hatótávegyenlet átalakításával kiszámítható a légi jármű kezdeti és végső tömege közötti arány, amely a szóban forgó légi járat légijárműüzemanyag-fogyasztását jellemzi:

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

A járatok leszállási tömegére, hajtómű-teljesítményére és a légi jármű aerodinamikai teljesítményére vonatkozó információk hiányában ezeket a tényezőket nem közvetlenül számítják ki. Az egyenletet tovább finomítják a tényezők regressziójával, hogy azokat összefüggésbe lehessen hozni a 3. cikk (4) bekezdése szerint jelentett információkkal és legalább a légijármű-típussal. Ezt az átdolgozott egyenletet kell alkalmazni minden légi járműre:

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

ahol:

a = a légi jármű tömege az érkezési repülőtéren történő leszálláskor, tonnában,

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

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

és ahol:

W_0 = a légi jármű saját tömege, tonnában,

W_1 = a légi jármű tömege 3 000 lábra (vagy 914,4 méterre) való emelkedés után, tonnában,

W_2 = a légi jármű tömege 3 000 lábra (vagy 914,4 méterre) való utazóemelkedés, utazás és süllyedés után, tonnában,

W_3 = a légi jármű tömege az érkezési repülőtéren történő leszálláskor, tonnában.

Az *a*, *b* és *r* együtthatókat regresszióanalízissel kell meghatározni a megfigyelt légijárműüzemanyag-fogyasztás és a becsült érték közötti becsült különbség (L2-Norm) minimalizálása érdekében.

2. A LÉGIJÁRAT-KIBOCSÁTÁS HOZZÁRENDELÉSE AZ UTASTÉRHEZ ÉS A RAKOMÁNYHOZ

(1) A légijárat-kibocsátást hozzá kell rendelni az utastérhez (utastér-kibocsátás, E*c*) és a rakományhoz (rakománykibocsátás, E*f*) az utastér, illetve a rakomány tömegének megfelelő felosztása alapján, az alábbiak szerint:

a) utastér-kibocsátás (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

ahol:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, a légijármű hasznos terhének az utastérhez rendelt hányada,

C_w = az utastérnek megfelelő tömeg (az utasok és poggyászaik), tonnában,

F_w = a légi jármű fedélzetén lévő rakománynak megfelelő tömeg, tonnában;

b) rakománykibocsátás (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

ahol:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, a légijármű hasznos terhének a rakományhoz rendelt hányada.

(2) Amennyiben az utasok számára vonatkozó információkat azért nem jelentik be, mert a menetrend szerinti járatüzemeltetés feltételei eltérnek a korábbi járatokéitól, például új légijármű-üzembentartók vagy új légijármű-konfigurációk esetében, akkor az utasok becsült számát a következő tényezők alapján kell kiszámítani (és feltüntetni a 8. cikk szerint létrehozott weboldalon):

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

ahol:

N = a légijármű-típuson rendelkezésre álló ülőhelyek száma fedélzeti osztályonként,

L = a járat becsült kihasználtsági tényezője, amelyet a légijármű-üzembentartó fedélzeti osztályonkénti átlagos kihasználtsági tényezőjének figyelembevételével kell kiszámítani mindenekelőtt i. az azonos útvonalon, ii. a hasonló útvonalakon és iii. az eltérő útvonalakon üzemeltetett járatok esetében,

P_m = egy utashoz rendelt tömeg (ideszámítva a poggyászt is), amelynek értéke 100 kg.

3. A KIBOCSÁTÁSI LÁBNYOM ÉS A KIBOCSÁTÁSI HATÉKONYSÁG ÉRTÉKEINEK GENERÁLÁSA

(1) Ezt követően az utastérhez és a rakományhoz rendelt légijárat-kibocsátást fel kell használni a kibocsátási lábnyom és a kibocsátási hatékonyság értékeinek generálásához, amelyeket a következőképpen kell kiszámítani:

a) Utastér-kibocsátási lábnyom és hatékonyság

Utasonkénti utastér-kibocsátás (C_{ef})

$$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000, \text{ kg } Co_2\text{eq/pax-ban}$$

Utaskilométerenkénti utastér-kibocsátás (C_{ef})

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

ahol:

$R =$ *GCD*, a gömbi főkörön mért távolság módszerével (GCD) meghatározott repülési hatótáv, km-ben;

b) Rakománykibocsátási lábnyom és hatékonyság

Tonnánkénti rakománykibocsátás (F_{ef})

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

Tonnakilométerenkénti rakománykibocsátás (F_{ef})

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

4. AZ UTASTÉR-KIBOCSÁTÁS HOZZÁRENDELÉSE A FEDÉLZETI OSZTÁLYOKHOZ

(1) Ha a légi járművet egynél több fedélzeti osztállyal üzemeltetik, az utastér-kibocsátást hozzá kell rendelni az egyes fedélzeti osztályokhoz.

(2) Ha a légijármű-üzembentartó minden légijármű-típus valamennyi konfigurációjának ülőhelyterületét bejelenti, elsősorban ezt az ülőhelyterület-értéket (*SA*) kell használni az alkalmazandó fedélzetiosztály-tényező kiszámításához.

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

ahol:

CCF fedélzetiosztály-tényező, amely a fedélzeti osztályokhoz a legalacsonyabb fedélzeti osztályra jellemző ülőhelyterület alapján hozzárendelt becsült utasonkénti utastér-kibocsátást tükrözi,

SA_c ülőhelyenkénti alapterület az egyes fedélzeti osztályokon („c”), négyzetméterben,

SA_l ülőhelyenkénti alapterület a legalacsonyabb fedélzeti osztályon („l”), négyzetméterben.

(3) Ha az előző pontban említett információk nem állnak rendelkezésre, a CCF-et a 3. cikk (4) bekezdésének a) pontja szerint jelentett ülőhelyterület súlyozott átlaga alapján kell megbecsülni. A súlyozott átlagokat lehetőség szerint üzembentartói adatok alapján, legalább fedélzeti osztályonként kell meghatározni.

(4) Amennyiben a CCF becsléséhez szükséges információk nem elégségesek, az 1. táblázatban meghatározott alapértelmezett CCF-et kell használni.

1. táblázat

Ülőhelyterületen és alapértelmezett értékeken alapuló CCF-számítások

Fedélzeti osztály (c)	Ülőhelyterület alapú CCF	Alapértelmezett CCF	
		Széles ülőhely (CCF_{c-w})	Keskeny ülőhely (CCF_{c-n})
Economy (turista) osztály (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premium Economy osztály (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Fedélzeti osztály (c)	Ülőhelyterület alapú CCF	Alapértelmezett CCF	
		Széles ülőhely (CCF_{c-w})	Keskeny ülőhely (CCF_{c-n})
Business osztály (b)	$\frac{SA_b}{SA_l}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
First class (első osztály) (f)	$\frac{SA_f}{SA_l}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

(5) mivel az utastér-kibocsátás a járat összes utasát figyelembe veszi, függetlenül attól, hogy melyik fedélzeti osztályon ülnek, az utastér-kibocsátást valamennyi utashoz hozzá kell rendelni a rájuk vonatkozó fedélzetiosztály-tényező alkalmazásával. A hozzárendelés az utasok elméleti számának (LC_{eq}) felhasználásával végzendő, amely számot a legalacsonyabb fedélzeti osztályra jellemző utasszám-egyenértékként kell alkalmazni.

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

ahol:

LC_{eq} = az utasok elméleti száma, amelyet abból a célból számítanak ki, hogy az utastér-kibocsátást valamennyi fedélzeti osztály valamennyi utasához hozzá lehessen rendelni,

pax_c = valamennyi fedélzeti osztály utasainak száma.

(6) Ezt követően a legalacsonyabb fedélzeti osztályra jellemző utasszám-egyenérték kibocsátását hozzá kell rendelni az utasokhoz a rájuk vonatkozó fedélzetiosztály-tényező arányában:

Utasonkénti fedélzetiosztály-kibocsátás (C_{ef})

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, kg Co_2eq/pax-ban

Utaskilométerenkénti fedélzetiosztály-kibocsátás (C_{ei})

$CC_{ee} = \frac{CC_{ef}}{R}$, g CO_2eq/pkm-ben.

III. MELLÉKLET

A CÍMKÉK MEGJELENÍTÉSÉRE VONATKOZÓ SABLONOK

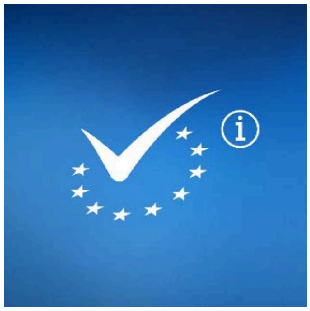
1. A címkéhez tartozó logónak az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

a) A láthatóság és a használhatóság biztosítása érdekében a logónak a háttér színétől függően a következőképpen kell kinéznie.

a) A logó előnyben részesítendő alapváltozata a következő:



b) Sötét háttér esetén a logó következő változatát kell használni:



c) Világos háttér esetén, ha az alapváltozat nem eléggé látható, például a kontraszt hiánya miatt, a logó következő változatát kell használni:



b) Ha elegendő hely áll rendelkezésre, a címkéhez tartozó logó jobb oldalán fel kell tüntetni a „Hitelesítve” szót, mégpedig félkövér Calibri betűtípussal és a felhasználó nyelvén:

a) A logó előnyben részesítendő alapváltozata a következő:



b) Sötét háttér esetén a logó következő változatát kell használni:



c) Világos háttér esetén, ha az alapváltozat nem eléggé látható, például a kontraszt hiánya miatt, a logó következő változatát kell használni:



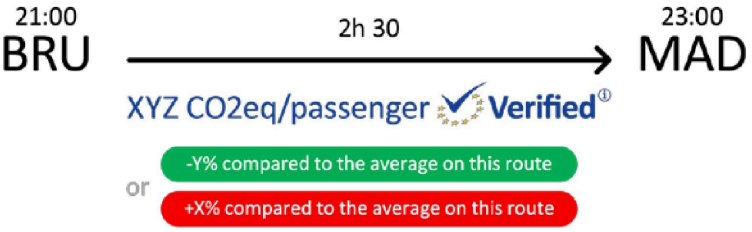
c) A címkéhez tartozó logó és az azt kísérő szöveg a színe a következő:

i. kék #034EA2;

ii. sárga #FFCB04.

d) A 2. pontban említett elsődleges megjelenítésnek, amelyet a felhasználó mindig a saját nyelvén olvashat (tehát az itt feltüntetett nyelvi változat illusztráció), a következő elrendezésnek kell megfelelnie:

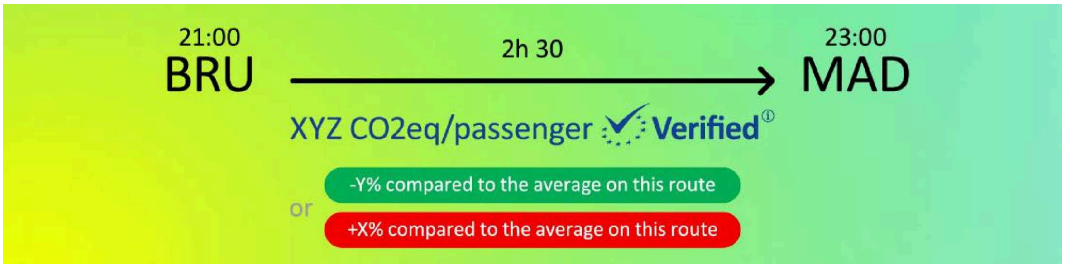
a) előnyben részesítendő változat:



b) sötét háttér esetén:

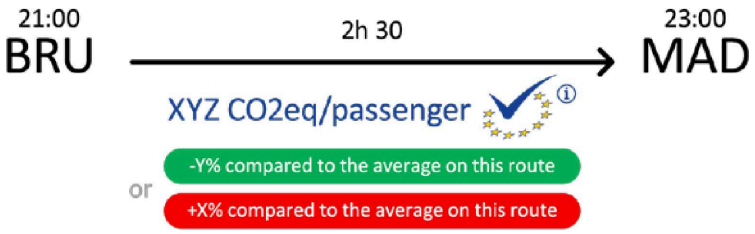


c) világos háttér esetén, ha az alapváltozat nem eléggé látható, például a kontraszt hiánya miatt:

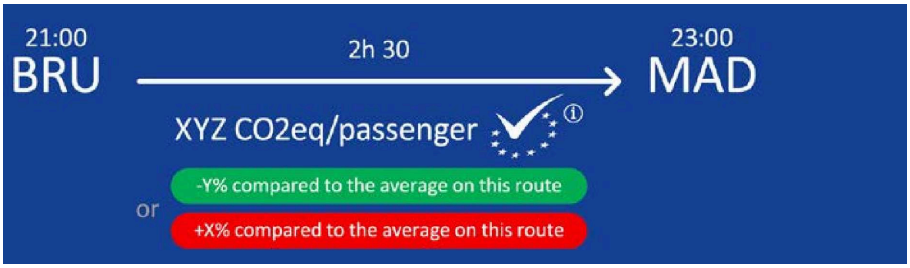


e) Ha nincs elegendő hely az előző bekezdés szerinti követelmények teljesítéséhez, az elsődleges megjelenítésnek a következő feltételeknek kell megfelelnie:

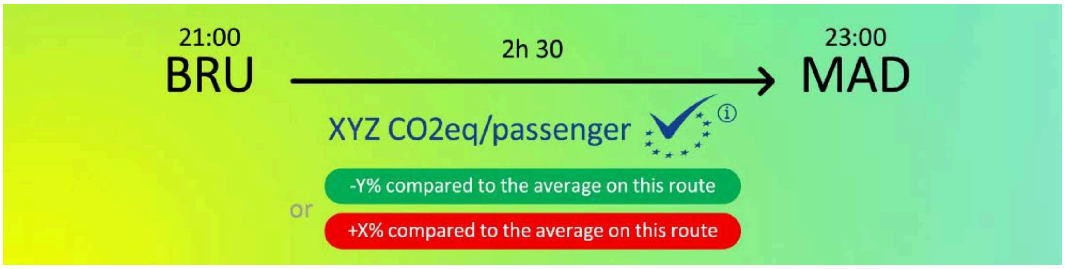
a) előnyben részesítendő változat:



b) sötét háttér esetén:



c) világos háttér esetén, ha az alapváltozat nem eléggé látható, például a kontraszt hiánya miatt:



f) A 3. pontban említett másodlagos megjelenítésnek, amelyet a felhasználó mindig a saját nyelvén olvashat, és amely a kurzornak a logó, illetve az elsődleges megjelenítésben a logó jobb oldalán lévő, információt jelölő ikon („i”) felett tartásakor vagy ezekre való kattintáskor jelenik meg, a következő elrendezésnek kell megfelelnie:

Hitelesített légijárat-kibocsátási címke

A kibocsátások becslése az **(EU) 2024/3170 európai bizottsági végrehajtási rendeletnek (A légijárat-kibocsátási címke)** megfelelően történt. A becsült kibocsátási értékek a múltbeli repülések legfrissebb üzemiteljesítmény-adatain alapulnak.

A(z) [fedélzeti osztály] kibocsátása a(z) [gyártó neve] + [ICAO légijármű-kód] esetében

[Indulási repülőtér neve]-tól/-től [érkezési repülőtér neve]-ig ([123] km)

[123] kg CO_2eq/utas

+/- X% [meghatározandó referenciaérték]

[123] kg CO_2eq/utaskilométer

+/- X% [meghatározandó referenciaérték]

[123] kg CO_2eq/MJ

+/- X% [meghatározandó referenciaérték]

A kibocsátásbecslést az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége végezte.

Az Európai Unió egyik ügynöksége

Érvényes ÉÉÉÉ. hónap NN-ig

További információk erről a címkéről: www.flightemissions.eu

g) A címkére „légijárat-kibocsátási címkeként” kell hivatkozni.

2. A címke elsődleges megjelenítésén a logó mellett mindig fel kell tüntetni a következő információkat:

a) személyszállító légi járművek esetén az utasonkénti fedélzetiosztály-kibocsátás, kg CO_2eq/pax-ban. Abban az esetben, ha egy felnőtt 24 hónaposnál fiatalabb gyermekkel az ölében repül gyermekbiztonsági öv alkalmazásával, az utasonkénti várható utastér-kibocsátás csak a felnőttre vonatkoztatva számítandó;

b) kizárólag teherszállító légi járművek esetében (figyelemmel a 9. cikkre) a tonnánkénti rakománykibocsátás, kg CO_2eq/t-ban;

c) az 1. b) pontban meghatározott logó kis méretű változata;

d) az a) vagy a b) pont szerinti kibocsátások relatív (százalékos) összehasonlítása az Ügynökség által az adott útvonalon vagy hasonló útvonalakon megfigyelt jellemző teljesítmény alapján kidolgozandó referenciaértékkel. Zöld szín használható az átlaghoz viszonyított negatív különbség, piros szín pedig a pozitív különbség jelzésére;

e) az információt jelölő stilizált ikon („i”) a másodlagos megjelenítés megnyitásához.

3. A címke másodlagos megjelenítésén a következő kiegészítő információkat kell feltüntetni:

a) a légijármű-üzembentartó neve;

b) az útvonal, az indulási és érkezési repülőterek nevének megadásával;

c) az útvonal hossza, kilométerben;

d) személyszállító légi járművek esetében az utaskilométerenkénti fedélzetiosztály-kibocsátás, kg CO_2eq/utaskilométerben;

e) kizárólag teherszállító légi járművek esetében (figyelemmel a 9. cikkre) a tonnakilométerenkénti rakománykibocsátás, kg CO_2eq/tonnakilométerben;

f) a légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása, g CO_2eq/MJ-ban;

g) a 2. a) és 3. d) vagy 2. b) és 3. e), valamint 3. f) pont szerinti kibocsátások relatív (százalékos) összehasonlítása az Ügynökség által az adott útvonalon vagy hasonló útvonalakon megfigyelt jellemző teljesítmény alapján kidolgozandó referenciaértékkel. Zöld szín használható az átlaghoz viszonyított negatív különbség, piros szín pedig a pozitív különbség jelzésére;

h) a címke érvényességi ideje, beleértve az érvényesség utolsó napját is;

i) A 8. cikk szerint létrehozott weboldalon található egyedi légijárat-kibocsátási címkére mutató link www.flightemissions.eu formában.

4. Az érvényességi idő alatt a címke megjelenítése kapcsán a következő technikai előírásoknak kell megfelelni:

a) a címkét könnyen elérhető és géppel olvasható formátumban kell megjeleníteni;

b) a címke elsődleges megjelenítésén szereplő információk elérése nem igényel interakciót az utas részéről;

c) a címke betűtípusának (Calibri) és méretének olyannak kell lennie, hogy a címke egyértelmű és olvasható legyen.