Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/3170

2024 12 31

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2024/3170

2024 m. gruodžio 18 d.

kuriuo nustatomos išsamios nuostatos dėl skrydžių aplinkosauginiam veiksmingumui vertinti skirtos savanoriško aplinkosauginio ženklinimo sistemos, nustatytos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/2405 14 straipsnį (skrydžių CO_2 ženklas)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo („ReFuelEU Aviation“) ([1]), ypač į jo 14 straipsnio 11 dalį,

kadangi:

(1) Reglamento (ES) 2023/2405 14 straipsnio 1 dalyje nustatoma savanoriška aplinkosauginio ženklinimo sistema, kuria sudaromos sąlygos įvertinti skrydžių aplinkosauginį veiksmingumą ir kuria gali naudotis visi orlaivių naudotojai, kuriems taikomas tas reglamentas;

(2) kad vartotojai galėtų priimti informacija pagrįstus sprendimus dėl skrydžių ir naudojimosi kitų alternatyvių rūšių transportu, šiame reglamente turėtų būti nustatyta tvirta, patikima, skaidri ir suderinta metodika, pagal kurią remiantis pirminiais duomenimis vertinamas vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis, ir keleivių informavimo apie vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį taisyklės. Pagal metodiką įvertinamas vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis, todėl šiame reglamente šis ženklas turėtų būti įvardijamas terminu, tiksliai apibūdinančiu taikomą metodiką. Todėl ženklas turėtų būti vadinamas skrydžių CO_2 ženklu;

(3) orlaivių naudotojai, prašantys išduoti ženklą savo skrydžiams, turėtų kreiptis į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrą (toliau – Agentūra) likus pakankamai laiko, kad ir Agentūra, ir orlaivių naudotojas galėtų parengti dokumentus ir atitinkamą skaitmeninę infrastruktūrą;

(4) šiame reglamente nustatyta vykdant skrydžius išmetamo teršalų kiekio vertinimo metodika turėtų užtikrinti, kad didžiausi įverčių ir pagrindinių prielaidų skaidrumo ir atsekamumo lygiai visada derėtų su būsimais Sąjungos teisės aktais dėl teikiant transporto paslaugas išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos;

(5) vykdant skrydžius išmetamas teršalų kiekis turėtų būti vertinamas remiantis vidutiniu ankstesnių skrydžių veiksmingumu, atsižvelgiant į vidutinį aviacinių degalų, naudojamų vykdant kiekvieną skrydį, aplinkosauginį veiksmingumą ir vidutines aviacinių degalų sąnaudas ankstesniu atitinkamu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Šie du veiksniai yra patikimiausi ir tikriausi siekiant tiksliai įvertinti vykdant skrydžius išmetamą teršalų kiekį. Atsižvelgiant į galimus techninius apribojimus gauti tokią išsamią informaciją apie konkrečias aviacinių degalų, suvartojamų vykdant kiekvieną skrydį, partijas, šiame reglamente taip pat turėtų būti nustatyti patikimi metodai, kaip kuo tiksliau ir saugiau įvertinti aviacinių degalų sąnaudas ir per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, kartu stengiantis kuo labiau sumažinti orlaivių naudotojams ir Agentūrai tenkančią naštą. Siekiant įvertinti vykdant skrydį tam tikru maršrutu išmetamą teršalų kiekį per tam tikrą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, reikėtų atsižvelgti į naujausią turimą ankstesnio atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, informaciją ir šiuo tikslu šiame reglamente turėtų būti nustatyti konkretūs reikalavimai. Remdamasi praėjusių kalendorinių metų informacija, vertindama vykdant skrydžius išmetamą teršalų kiekį Agentūra turėtų galėti naudoti nepriklausomų tikrintojų jau patikrintą informaciją, kartu kuo labiau sumažindama administracinę naštą ir naudodama naujausią informaciją apie veiksmingumą;

([1]) OL L, 2023/2405, 2023 10 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

(6) apskaičiuojant vykdant skrydžius išmetamą teršalų kiekį, labai svarbu tiksliai įvertinti būsimas aviacinių degalų sąnaudas skrydžiui ir šie įverčiai turėtų būti grindžiami naujausiais moksliniais įrodymais. Šie aviacinių degalų sąnaudų įverčiai taip pat turėtų būti grindžiami pirminiais duomenimis, kuriuos orlaivių naudotojai pateikė apie naujausią veiklą ir kurie turėtų būti ankstesnio atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, duomenys. Antriniai duomenys, pavyzdžiui, duomenys, gauti iš modelių ir įverčių, kurie nėra parengti remiantis vien pirminiais duomenimis, turėtų būti naudojami tik išimtiniais atvejais, kai pirminių duomenų nėra arba kai pirminiais duomenimis grindžiamų įverčių negalima apskaičiuoti pakankamai tiksliai. Taip visų pirma galėtų būti tuo atveju, kai orlaivio naudotojas nusprendžia vykdyti skrydžius naujais maršrutais arba kai skrydžiai esamais maršrutais planuojami vykdyti skirtingomis sąlygomis. Šiuo reglamentu turėtų būti užtikrinta, kad aviacinių degalų sąnaudų įvertinimo metodiniai reikalavimai ir toliau atitiktų naujausius mokslinius įrodymus ir mokslo raidą;

(7) per visą aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis galėtų būti mažesnis nei per tradicinių aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis, priklausomai nuo daugelio veiksnių, pavyzdžiui, žaliavų pasirinkimo ir jų gamybos būdų. Siekiant išlaikyti nuoseklumą su Sąjungos teise, visų pirma Reglamentu (ES) 2023/2405, taip pat Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 ([2]), toks per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis apima kiekį, išmetamą gaminant, transportuojant, paskirstant ir naudojant orlaivyje (įskaitant degimo metu) energiją, ir išreiškiamas anglies dioksido ekvivalentu (CO_2e). Taigi dujos, į kurias turėtų būti atsižvelgiama vertinant per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, turėtų būti bendras anglies dioksido (CO_2), metano (CH_4) ir azoto suboksido (N_2O) kiekis. Per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis turėtų būti apskaičiuojamas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C punktą ir, kai taikytina, pagal kitus aktualius Sąjungos teisės aktus ir tarptautinius standartus, taip pat duomenis ir metodikas, atspindinčius naujausią mokslo raidą ir parengtus Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) sistemoje;

(8) pripažįstant, kad informacija apie aviacinių degalų sąnaudas ir per jų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį yra labai svarbi siekiant tiksliai įvertinti vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį, šiame reglamente turėtų būti nustatytos sąlygos, kuriomis orlaivių naudotojai šią informaciją turi pateikti Agentūrai. Ataskaitų teikimo našta turėtų būti kuo labiau sumažinta, ypač mažiesiems ir vidutiniams orlaivių naudotojams, kad orlaivių naudotojai nebūtų atgrasomi naudoti skrydžių CO_2 ženklą. Todėl orlaivių naudotojai turėtų galėti sklandžiai ir lengvai pateikti duomenis Agentūrai naudodamiesi Agentūros sukurtomis skaitmeninėmis ataskaitų teikimo priemonėmis ir, kai taikytina, informacija, jau pateikta kitais tikslais. Kad Agentūra galėtų parengti patikimus įverčius, ji turėtų turėti prieigą prie visos būtinos informacijos apie kiekvieno orlaivio naudotojo kiekviename oro uoste papildytus aviacinių degalų kiekius ir aviacinių degalų tiekėjų kiekviename oro uoste orlaivių naudotojams tiekiamus aviacinių degalų kiekius bei jų atitinkamus per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamus teršalų kiekius;

(9) šiame reglamente nustatyta vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio vertinimo metodika turėtų atitikti aktualių Sąjungos teisės aktų ir tarptautinių standartų, duomenų ir metodikų pokyčius ir mokslo raidą, visų pirma susijusius su numatytųjų verčių naudojimu. Šiame reglamente tradicinių aviacinių degalų taršos intensyvumo bazinis lygis turėtų būti 89 g CO_2e/MJ, t. y. aviacinių degalų pamatinė vertė, nustatyta ICAO sistemoje, kol Sąjungos teisėje bus apibrėžta aviacijos sektoriui skirta lyginamoji iškastinio kuro vertė. Vienam keleiviui, įskaitant jo bagažą, priskiriamas svoris turėtų būti 100 kg, o aviacinių degalų energinė vertė turėtų atitikti Direktyvą (ES) 2018/2001 ir taikytinus tarptautinius standartus bei metodikas;

(10) šiame reglamente aplinkosauginis veiksmingumas apima tik orlaivių naudotojų naudojamų aviacinių degalų išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, skrydžių ir oro transporto laivyno veiksmingumą ir oro eismo poveikį aviacinių degalų sąnaudoms. Todėl šis reglamentas nesusijęs su kitu poveikiu aplinkai, pavyzdžiui, triukšmu ir kitais oro teršalais, pvz., azoto oksidais (NOx) ar kietosiomis dalelėmis (KD);

([2]) 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio vertinimo metodika grindžiama vidutinėmis ankstesnėmis aviacinių degalų sąnaudomis ir oro transporto laivyno atnaujinimu, o optimizuoto maršrutų planavimo poveikis aviacinių degalų sąnaudų mažinimui, taigi ir vykdant skrydį išmetamam teršalų kiekiui, gali būti reikšmingas. Į tuos du veiksnius turėtų būti automatiškai atsižvelgiama vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio vertinimo metodikoje, kad būtų skatinama pereiti prie efektyvesnių orlaivių ir optimizuoti maršrutų planavimą. Todėl pagal šiame reglamente nustatytą metodiką Agentūros įvertintas vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis turėtų skatinti atnaujinti oro transporto laivyną ir optimizuoti maršrutų planavimą. Šiame reglamente nustatyta metodika turėtų būti pakankamai patikima, kad būtų atsižvelgta į technologinius pokyčius ir su veikla susijusią pažangą;

(12) jei būsimų reguliariųjų skrydžių vykdymo sąlygos sutampa su tuo maršrutu jau vykdomais skrydžiais, įverčiai, pagal šį reglamentą grindžiami tuo pačiu maršrutu, yra daug patikimesnis tų reguliariųjų skrydžių aplinkosauginio veiksmingumo įvertis. Šiame reglamente veiklos sąlygos yra susijusios su orlaivio tipu, aviacinių degalų rūšimi, vidutiniu keleivių skaičiumi ir vežamo krovinio mase. Tačiau tais atvejais, kai orlaivio naudotojas pakeičia skrydžio vykdymo sąlygas arba vykdo naujus skrydžius, aviacinių degalų sąnaudos ir skrydžio aplinkosauginis veiksmingumas turėtų būti vertinami pagal naujausius mokslinius metodus ir įrodymus. Tokie įverčiai turėtų būti tikslūs ir grindžiami atsargumo principą atitinkančiu požiūriu. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyta abiem atvejais, t. y. vykdant skrydžius, kai visa būtina informacija apie ankstesnius orlaivio naudotojo skrydžius yra ir laikoma patikimu tų skrydžių įverčių šaltiniu, ir skrydžius, apie kuriuos tos informacijos nėra, taikytina išmetamo teršalų kiekio vertinimo metodika;

(13) būsimų skrydžių tvarkaraščiai turėtų būti pateikiami Agentūrai, laikantis būtinų konfidencialumo reikalavimų, kad Agentūra kuo tiksliau palygintų veiklos sąlygas ir apskaičiuotų vykdant skrydžius išmetamą teršalų kiekį. Be to, orlaivių naudotojai turėtų stengtis pateikti Agentūrai visą kitą informaciją, kuri galėtų padėti kuo tiksliau įvertinti vykdant skrydžius išmetamą teršalų kiekį;

(14) prieš pateikiant Agentūrai informaciją, visų pirma apie aviacinių degalų sąnaudas vienam skrydžiui ir kiekviename oro uoste papildytų aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, ją turėtų patikrinti nepriklausomas tikrintojas. Šis nepriklausomas patikrinimas turėtų būti atliekamas remiantis aktualios Sąjungos teisės principais ir gairėmis bei taikytinais tarptautiniais standartais ir metodikomis. Tikrinant reikėtų atsižvelgti ir į tarptautinius pokyčius, visų pirma siekiant užtikrinti, kad į Sąjungą atvykstantiems skrydžiams, kai taikytina, taip pat būtų galima pasinaudoti šio reglamento nuostatomis;

(15) šiame reglamente turėtų būti nustatytos taisyklės dėl Agentūros išduodamų ženklų galiojimo laikotarpio ir sąlygos, kad išduodant juos orlaivių naudotojams būtų nustatomas jų galiojimo laikotarpis ir kad orlaivių naudotojai turi aiškiai rodyti klientams informaciją apie šį galiojimą;

(16) šiame reglamente turėtų būti nustatytos Agentūros išduodamų ženklų rodymo sąlygos. Skaitmenizacijos laikais, ypač oro transporto srityje, klientai internete gali gauti daug daugiau informacijos apie konkuruojančių orlaivių naudotojų siūlomas oro transporto paslaugas. Todėl labai svarbu užtikrinti, kad orlaivio naudotojui Agentūros išduoti ženklai būtų rodomi visose tam orlaivių naudotojui priklausančiose pardavimo vietose pagal šiame reglamente nustatytus šablonus. Orlaivių naudotojai taip pat turėtų užtikrinti, kad Agentūros išduoti ženklai būtų rodomi visose pardavimo vietose, su kuriomis jie palaiko sutartinius santykius. Galiausiai orlaivių naudotojai turėtų pagrįstai stengtis užtikrinti, kad Agentūros išduoti ženklai būtų rodomi ir pardavimo vietose, su kuriomis jie nebendradarbiauja. To nepadarius būtų rizika, kad sumažės žmonių pasitikėjimas ženklu ir orlaivių naudotojų pastangomis naudoti aviacinius degalus, kurių per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis yra mažesnis;

(17) šiame reglamente orlaivių naudotojams turėtų būti nustatytos Agentūros išduotų ženklų rodymo sąlygos, užtikrinant, kad vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis būtų lengvai atpažįstamas. Jame turėtų būti nustatytos dizaino specifikacijos ir vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio rodymo šablonai, kad visi orlaivių naudotojai jį rodytų suderintu ir atpažįstamu būdu;

(18) dizaino elementai turėtų apimti logotipą, rodantį, kad Agentūra Europos Sąjungos vardu įvertino vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį pagal šį reglamentą. Šis suderintas logotipas turėtų būti naudojamas kaip priemonė, kuria siekiama užtikrinti pripažinimą ir didinti pasitikėjimą vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio įvertinimu pagal šį reglamentą. Jis taip pat turėtų padėti populiarinti šį reglamentą pasaulyje ir išvengti painiavos su kitais Sąjungos teisės aktais ir esamomis tvarumo srities iniciatyvomis, pavyzdžiui, ženklais, išduodamais pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2017/1369 ([3]) ir pagal jį priimtus deleguotuosius reglamentus. Siekiant gerinti komunikaciją ir didinti informuotumą, šiame reglamente reikėtų nustatyti ir konkrečius terminus, kuriais būtų aiškiai įvardijamas kiekvienas skrydžių CO_2 ženklo elementas. Tai apima, pavyzdžiui, vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio, logotipo ir kitų aspektų, kurie turėtų būti pagrindiniai ženklo elementai, derinį. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatytas paprasto ir aiškaus ženklo su Sąjungos vėliava, kuris visada turi būti rodomas kartu su vykdant skrydį išmetamu teršalų kiekiu, logotipo dizainas. Šiame reglamente nustatytomis ženklo rodymo sąlygomis turėtų būti užtikrinta, kad ženklas būtų lengvai prieinamas ir suprantamas, o klientams būtų lengva palyginti skirtingų orlaivių naudotojų tuo pačiu maršrutu vykdomų skrydžių aplinkosauginį veiksmingumą. Šiuo reglamentu turėtų būti užtikrinta, kad išmetamas teršalų kiekis būtų rodomas nuosekliai ir tiksliai ir taip užtikrinamas palyginamumas ir sąžininga konkurencija transporto vidaus rinkoje, visų pirma tais atvejais, kai oro transporto paslaugos yra daugiarūšio transporto grandinės dalis arba kai teikiant paslaugas konkuruojama su kitų rūšių transportu. Šiuo tikslu šis reglamentas turėtų derėti su taikytinais teisės aktais dėl teikiant transporto paslaugas išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos;

(19) ženklo rodymo sąlygos turėtų būti suskirstytos į pagrindinį ir antrinį rodinius. Ženklo rodymas gali padėti didinti klientų informuotumą apie įvertintąjį vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį ir apie orlaivių naudotojų pastangas mažinti jų siūlomų oro transporto paslaugų aplinkosauginį pėdsaką. Pagrindiniame rodinyje, kuriame per visą skrydžio paieškos ir bilietų pirkimo procesą visada turėtų būti lengvai suprantama forma rodomi pagrindiniai konkretaus skrydžio elementai, neturėtų reikėti jokios kliento sąveikos. Pagrindiniame rodinyje turėtų būti rodomi ir būtinieji elementai, kad klientas galėtų palyginti tam tikro orlaivio naudotojo veiksmingumą su kitais konkuruojančiais orlaivių naudotojais, vykdančiais skrydžius tuo pačiu maršrutu. Tokiu palyginimu turėtų būti siekiama padėti klientui lengviau suprasti atitinkamą aplinkosauginę informaciją ir toliau skatinti orlaivių naudotojų pastangas gerinti savo aplinkosauginį veiksmingumą. Antriniame rodinyje, kuris turėtų būti matomas tik klientui atlikus tam tikrą veiksmą, turėtų būti pateikiama išsamesnė informacija, taip pat pagrindinė informacija apie tai, kaip buvo įvertintas vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis, įskaitant, pavyzdžiui, vidutinį orlaivio naudotojo naudojamų aviacinių degalų aplinkosauginį veiksmingumą;

(20) siekiant didinti klientų pasitikėjimą, itin svarbu užtikrinti, kad orlaivių naudotojai rodytų tik galiojančius ženklus. Šiame reglamente turėtų būti nustatytos sąlygos, kuriomis Agentūra galėtų patikrinti, ar orlaivių naudotojai tinkamai įgyvendina ir rodo ženklus pagal aktualius Sąjungos teisės aktus ir taikytinus tarptautinius standartus bei metodikas. Atšauktų ženklų ir ženklų, kurių galiojimas pasibaigęs, orlaivių naudotojai turėtų nerodyti. Jame taip pat turėtų būti nustatytos sąlygos, kuriomis Agentūra galėtų peržiūrėti orlaivių naudotojų teikiamos su jų vykdoma veikla susijusios informacijos tikslumą ir teisingumą. Todėl tikslinga, kad šiame reglamente kartu su taikytinomis vykdymo užtikrinimo taisyklėmis ir Agentūros įgaliojimais būtų nustatytos ženklo peržiūros sąlygos, taip pat procedūra, pagal kurią Agentūra panaikina negaliojančius ženklus arba nurodo orlaivių naudotojams atitinkamai pakoreguoti jų rodymą;

(21) Agentūra turėtų sukurti ir prižiūrėti vykdant skrydžius išmetamų teršalų kiekių svetainę, kurioje informacija apie sistemą būtų lengvai prieinama tiek orlaivių naudotojams, tiek visuomenei. Tai būtina ir siekiant padaryti sistemą patrauklesnę orlaivių naudotojams;

([3]) 2017 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/1369, kuriuo nustatoma energijos vartojimo efektyvumo ženklinimo sistema ir panaikinama Direktyva 2010/30/ES (OL L 198, 2017 7 28, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) kad Sąjungoje būtų sudarytos palankesnės sąlygos naudoti skrydžių CO_2 ženklą, nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos iki 2028 m. sausio 1 d. Agentūra turėtų ženklą išduoti tik keleivinio oro transporto paslaugų arba mišriems keleiviniams ir krovininiams skrydžiams, bet ne vien krovininio oro transporto paslaugų skrydžiams. Keleivinio ir krovininio oro transporto paslaugos iš esmės skiriasi pagal jų teikimo organizavimą, visų pirma santykius su galutiniais naudotojais. Šiuo reglamentu pirmenybė teikiama ženklų išdavimui orlaivių naudotojams, teikiantiems keleivinio oro transporto paslaugas, kad rinkos dalyviai turėtų pakankamai laiko susipažinti su ženklu. Visų rūšių oro transporto paslaugas ženklai turėtų apimti tik nuo 2028 m. sausio 1 d.;

(23) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka „ReFuelEU Aviation“ komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos išsamios nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti vienodą Reglamento (ES) 2023/2405 14 straipsnyje nustatytų aplinkosauginio ženklinimo sistemos taisyklių įgyvendinimą ir jų laikymąsi, t. y.:

a) standartizuota ir moksliškai pagrįsta vykdant skrydžius išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodika, įskaitant geriausiais turimais moksliniais duomenimis grindžiamų įverčių rengimo metodiką;

b) procedūra, pagal kurią orlaivių naudotojai Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) turi pateikti atitinkamą informaciją, reikalingą vykdant skrydžius išmetamam teršalų kiekiui įvertinti ir atitinkamiems ženklams išduoti;

c) Agentūros išduotų ženklų galiojimo laikotarpio trukmė;

d) sąlygos ir procedūros, pagal kurias Agentūra peržiūri ir atšaukia ženklus ir išduoda naujus ženklus;

e) ženklų rodymo šablonai;

f) paprastos prieigos prie visų išduotų ženklų kompiuterio skaitomu formatu užtikrinimo taisyklės;

g) galimybė ir sąlygos, kuriomis orlaivių naudotojai gali rodyti kitą aplinkosauginio veiksmingumo informaciją, kuri nepatenka į šio reglamento taikymo sritį.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis – orlaivio naudotojui vykdant skrydį per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas įvertintasis teršalų kiekis, kurį sudaro orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis ir kroviniui tenkantis teršalų kiekis, matuojamas anglies dioksido ekvivalento tonomis;

2) orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis – orlaivio salonui priskiriama vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio dalis, matuojama anglies dioksido ekvivalento tonomis;

3) kroviniui tenkantis teršalų kiekis – kroviniui priskiriama vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio dalis, matuojama anglies dioksido ekvivalento tonomis;

4) orlaivio salono vienam keleiviui tenkantis teršalų kiekis – orlaivio salonui tenkančio teršalų kiekio ir ankstesnio atitinkamo laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, skrydžių vidutinio keleivių skaičiaus dalmuo, išreikštas anglies dioksido ekvivalento kilogramais vienam keleiviui;

5) krovinio tonai tenkantis teršalų kiekis – kroviniui tenkančio teršalų kiekio ir per ankstesnį atitinkamą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, orlaiviu pervežtų krovinių vidutinės masės dalmuo, išreikštas anglies dioksido ekvivalento kilogramais vienai krovinio tonai;

6) orlaivio salono vienam keleivio kilometrui tenkantis teršalų kiekis – įvertintojo orlaivio salono vienam keleiviui tenkančio teršalų kiekio ir skrydžio maršruto ilgio dalmuo, išreikštas anglies dioksido ekvivalento gramais vienam keleivio kilometrui;

7) vienam krovinio tonkilometriui tenkantis teršalų kiekis – įvertintojo krovinio tonai tenkančio teršalų kiekio ir skrydžio maršruto ilgio dalmuo, išreikštas anglies dioksido ekvivalento gramais vienam tonkilometriui;

8) ženklas – spausdinta arba elektroninio formato grafinė diagrama, kurioje vaizduojamas ženklo logotipas ir pateikiama III priede nurodyta informacija;

9) ženklo logotipas – šio reglamento III priedo 1 punkte nustatytas vaizdas, rodantis, kad vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis yra patikrintas;

10) nebegaliojantis ženklas – ženklas, kurio galiojimo laikotarpis yra pasibaigęs;

11) skaitmeninė ataskaitų teikimo priemonė – Agentūros sukurta ir valdoma skaitmeninė platforma, kaip vienas orlaivių naudotojams skirtas kontaktinis punktas duomenims teikti ir ženklams paskirstyti;

12) orlaivis – orlaivis, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 ([4]) 3 straipsnio 28 punkte;

13) oro vežėjo pažymėjimas (OVP) – oro vežėjo pažymėjimas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ([5]) 2 straipsnio 8 punkte;

14) oro uostas – oro uostas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB ([6]) 2 straipsnio 1 punkte;

15) krėslas – orlaivyje įrengtas krėslas, kuriame keleivis gali būti visą kelionę;

16) keleivis – asmuo, užimantis krėslą orlaivio salone orlaiviui išvykstant ir keliaujantis orlaiviu, kad pasiektų konkrečią paskirties vietą;

17) krėslui skirtas plotas – kiekvienos orlaivio salono klasės kiekvienam keleivio krėslui skirtas plotas kvadratiniais metrais;

18) orlaivio salono klasė – keleiviams teikiama konkreti paslauga ir erdvė, kurioms būdinga konkreti orlaivio salono krėslų konfigūracija, patogumai ir kainos struktūra;

19) laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis – laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, apibrėžtas Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 ([7]) 2 straipsnio d punkte;

20) reiso aviacinių degalų sąnaudos (angl. *block aviation fuel*) – aviacinių degalų, kuriuos orlaivis sunaudojo vykdydamas skrydį nuo jo pirmojo pajudėjimo iš stovėjimo vietos išvykimo oro uoste iki visiško sustojimo stovėjimo vietoje atvykimo oro uoste, kiekis tonomis;

21) reiso trukmė (angl. *block time*) – visas laikas, praėjęs nuo orlaivio pirmojo pajudėjimo iš stovėjimo vietos išvykimo oro uoste iki visiško sustojimo stovėjimo vietoje atvykimo oro uoste, minutėmis;

([4]) 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis – naudojant aviacinius degalus išmetamas kiekis (anglies dioksido ekvivalentu), į kurį įtrauktas kiekis (anglies dioksido ekvivalentu), išmetamas gaminant, transportuojant, paskirstant ir naudojant orlaivyje (įskaitant degimo metu) energiją, ir kurį sudaro išmetamo anglies dioksido (CO_2), metano (CH_4) ir azoto suboksido (N_2O) kiekių suma, apskaičiuota pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C punktą ir, kai taikytina, kitus aktualius Sąjungos teisės aktus ir tarptautinius standartus, taip pat pagal duomenis ir metodikas, atspindinčius naujausią mokslo raidą ir parengtus ICAO sistemoje, ir išreikšta anglies dioksido ekvivalento gramais vienam megadžauliui;

23) anglies dioksido ekvivalentas (CO_2e) – matavimo vienetas, kuriuo šiltnamio efektą sukeliančių dujų spinduliavimo poveikis palyginamas su anglies dioksido (CO_2) spinduliavimo poveikiu;

24) aviacinių degalų šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistema – sistema, pagal kurią orlaivių naudotojams suteikiamos lengvatos už naudojant aviacinius degalus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimą;

25) krovinys – orlaiviu gabenamų prekių, medžiagų ir siuntinių, išskyrus keleivių bagažą, bendra masė tonomis;

26) pardavimo vieta – orlaivio naudotojui priklausanti fizinė buvimo vieta arba interneto platformos paslauga, kurioje siūlomi orlaivio naudotojo skrydžiai, kai orlaivio naudotojas arba bet kuris asmuo, įgaliotas atstovauti tam orlaivio naudotojui, saugo ir viešai skelbia informaciją apie to orlaivio naudotojo vykdomus skrydžius pirkimo ar palyginimo tikslais.

3 straipsnis

Prašymas Agentūrai išduoti ženklus

1. Orlaivio naudotojas, siekiantis gauti ženklus savo vykdomiems skrydžiams, ne vėliau kaip kiekvienų metų vasario 1 d. pateikia prašymą Agentūrai per specialų skaitmeninės ataskaitų teikimo priemonės modulį. Tuo tikslu orlaivio naudotojas nurodo skrydžius, kurie pagal Reglamento (ES) 2023/2405 14 straipsnio 2 dalį patenka į reglamento taikymo sritį. Gavusi prašymą, Agentūra pradeda bendradarbiauti su orlaivio naudotoju.

2. Ne vėliau kaip kiekvienų metų gegužės 1 d. 1 dalyje nurodyti orlaivių naudotojai per specialų skaitmeninės ataskaitų teikimo priemonės modulį pateikia 3 ir 4 dalyse nurodytą informaciją apie savo reguliariuosius skrydžius ir praeitais kalendoriniais metais vykdytus skrydžius.

3. Orlaivio naudotojas apie savo reguliariuosius skrydžius per du ateinančius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis, pateikia šią informaciją:

a) maršrutus, nurodydamas išvykimo ir atvykimo oro uostus, apibrėžtus jų atitinkamais Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) kodais;

b) orlaivių, kuriuos numatoma naudoti, tipą ar tipus, įskaitant kiekvienos orlaivio salono klasės krėslų skaičių ir ICAO bei IATA kodus;

c) numatomą skrydžių, kurie bus vykdomi kiekvienu maršrutu, skaičių, kartu pateikdamas išsamų šio įverčio pagrindimą;

d) laikotarpį (-ius), kuriam (-iems) sudaromas tvarkaraštis;

e) savanoriškai, jei reguliarieji skrydžiai yra nauji arba jei skrydžių vykdymo sąlygos labai skiriasi nuo ankstesnių, – šią informaciją, kartu su išsamiu pagrindimu:

   i) įvertintąsias reiso aviacinių degalų sąnaudas;

   ii) įvertintąjį kiekvienos orlaivio salono klasės keleivių skaičių;

   iii) įvertintąjį krovinio kiekį.

4. Orlaivio naudotojas apie ankstesniais kalendoriniais metais vykdytus skrydžius pateikia šią informaciją:

a) apie kiekvieną naudotą orlaivį:

   i) orlaivio tipą, apibrėžtą atitinkamais ICAO ir IATA kodais;

   ii) kiekvienos orlaivio salono konfigūracijos kiekvienos orlaivio salono klasės krėslų skaičių;

iii) jei žinoma, kiekvienos orlaivio salono klasės krėslui skirtą plotą;

b) apie kiekvieną konkrečiu maršrutu vykdytą skrydį:

i) orlaivio tipą, apibrėžtą atitinkamais ICAO ir IATA kodais;

ii) maršrutą, nurodydamas išvykimo ir atvykimo oro uostus, apibrėžtus atitinkamais ICAO ir IATA kodais;

iii) skrydžių, vykdytų tomis pačiomis sąlygomis, skaičių;

iv) kiekvienos orlaivio salono klasės keleivių ir vietų skaičių;

v) krovinio kiekį;

vi) reiso aviacinių degalų sąnaudas;

vii) reiso trukmę;

viii) skrydžio vykdymo mėnesį ir metus;

c) apie kiekvieną aviacinių degalų, papildytų konkrečiame išvykimo oro uoste, iš aviacinių degalų tiekėjų nupirktą partiją, už kurią pasinaudota lengvatomis, ir savanoriškai apie visas kitas aviacinių degalų partijas:

i) kiekį tonomis, partijos numerį ir aviacinių degalų tiekėjo identifikacinius duomenis;

ii) oro uostą, apibrėžtą atitinkamais ICAO ir IATA kodais, ir pirkimo bei pristatymo į tą oro uostą įrodymą;

iii) per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį anglies dioksido ekvivalento gramais megadžauliui (g CO_2e/MJ);

iv) kai taikytina, aviacinių degalų šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemos, už kurią pasinaudota lengvatomis, deklaraciją, nuorodą į teisinę priemonę, pagal kurią buvo pasinaudota lengvatomis, ir institucijos, kuriai pateiktas prašymas, identifikacinius duomenis.

5. Agentūra 3 ir 4 dalyse nurodyta informacija naudojasi prašymo nagrinėjimo ir ženklų išdavimo tikslais, atsižvelgdama į privalomus konfidencialumo aspektus.

6. Agentūra taip pat atsižvelgia į orlaivių naudotojų ir aviacinių degalų tiekėjų pagal Reglamento (ES) 2023/2405 8 ir 10 straipsnius pateiktą informaciją.

7. Agentūra gali reikalauti, kad orlaivio naudotojas pateiktų visą papildomą informaciją, kurios reikia vykdant skrydį išmetamam teršalų kiekiui įvertinti ir ženklui išduoti.

8. Prieš orlaivio naudotojui pateikiant Agentūrai 4 ir 6 dalyse nurodytą informaciją, ją patikrina orlaivio naudotojo ataskaitoje nurodytas nepriklausomas tikrintojas. Patikrinimas atliekamas pagal Reglamento (ES) 2023/2405 8 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus. Orlaivio naudotojas pateikia tikrintojui visus susijusius patvirtinamuosius dokumentus, kad būtų lengviau patikrinti 4 ir 6 dalyse nurodytą informaciją.

Be to, pagal 4 dalies c punktą pateiktą informaciją, susijusią su per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamu teršalų kiekiu, tikrina viena iš sertifikavimo įstaigų, nurodytų pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 arba Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemą (CORSIA).

4 straipsnis

Ženklų priskyrimas orlaivių naudotojų skrydžiams

1. Jei Agentūra nustato, kad orlaivio naudotojo pagal 3 straipsnį pateikta informacija yra išsami ir tiksli, ne vėliau kaip kiekvienų metų birželio 30 d. ji:

a) pagal 5 straipsnį įvertina vykdant kiekvieną skrydį ar grupę skrydžių išmetamą teršalų kiekį;

b) pagal 2 dalyje nurodytą galiojimo laikotarpį sukuria ir priskiria ženklus reguliariesiems skrydžiams atskirai kiekvienam iš dviejų būsimų laikotarpių, kuriems sudaromas tvarkaraštis;

c) per specialų skaitmeninės ataskaitų teikimo priemonės modulį ir naudodama III priede nustatytus šablonus pateikia orlaivių naudotojams ženklus kompiuterio skaitomu formatu ir informuoja juos apie ženklų rodymo pradžios terminą ir galiojimo laikotarpį.

2. Agentūros išduotų ženklų galiojimo laikotarpis yra vienas iš šių laikotarpių:

a) orlaivio naudotojo žiemos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, galiojimo laikotarpis yra nuo ženklo išdavimo momento iki žiemos laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, laikantis I priede nustatyto tvarkaraščio;

b) orlaivio naudotojo vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, galiojimo laikotarpis yra penki mėnesiai iki to vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios iki jo pabaigos, laikantis I priede nustatyto tvarkaraščio.

3. Jei Agentūra nustato, kad orlaivio naudotojas nepateikė visos ženklams pagal 3 straipsnį išduoti būtinos informacijos, arba jei ji turi deramai pagrįstų priežasčių manyti, kad pateikta informacija nėra išsami ar tiksli, ji paprašo orlaivio naudotojo pataisyti pateiktą informaciją arba pateikti papildomos informacijos.

4. Jei Agentūra, pateikusi pirmesnėje dalyje nurodytą prašymą, nustato, kad orlaivio naudotojo pateikta informacija neatitinka 3 straipsnyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų arba kad tokios informacijos teisingumo ar tikslumo patikrinti neįmanoma, ji, suteikusi orlaivio naudotojui teisę būti išklausytam, atsisako išduoti ženklus. Agentūra apie tai informuoja atitinkamą orlaivio naudotoją.

5. Kai orlaivio naudotojo pagal 3 straipsnį pateiktą informaciją po to, kai ji buvo pateikta arba kai Agentūra ją patikrino, reikia pataisyti arba ji nebegalioja, orlaivio naudotojas nepagrįstai nedelsdamas apie tai informuoja Agentūrą naudodamasis skaitmenine ataskaitų teikimo priemone ir pateikia pataisytą informaciją kartu su reikiamu pagrindimu. Agentūra, remdamasi orlaivio naudotojo pateikta informacija ir pagrindimu, gali atgaline data patikslinti vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį ir atitinkamiems skrydžiams ar grupei skrydžių išduoti naujus ženklus.

5 straipsnis

Vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio įvertinimas

1. Agentūra pagal šio reglamento II priede nustatytą metodiką įvertina orlaivio naudotojo vykdant kiekvieną skrydį arba grupę skrydžių tomis pačiomis sąlygomis išmetamą teršalų kiekį taip:

a) pagal II priedo 1 punktą apskaičiuoja vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį;

b) pagal II priedo 2 punktą paskirsto orlaivio salonui ir kroviniui tenkančius išmetamų teršalų kiekius;

c) pagal II priedo 3 punktą apskaičiuoja išmetamųjų teršalų pėdsaką ir efektyvumą;

d) pagal II priedo 4 punktą orlaivio salonui tenkantį teršalų kiekį paskirsto kiekvienai orlaivio salono klasei.

2. Pagal II priede nustatytą metodiką Agentūra įvertina orlaivio naudotojo vykdant kiekvieną skrydį ar grupę skrydžių tomis pačiomis sąlygomis išmetamą teršalų kiekį, remdamasi tiksliausiu įverčiu:

a) numatomų aviacinių degalų, reikalingų skrydžiui iš tam tikro oro uosto vykdyti, sąnaudų, įvertintų remiantis visų tuo maršrutu per ankstesnį atitinkamą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, vykdytų skrydžių reiso aviacinių degalų sąnaudų svertiniu vidurkiu;

b) numatomo per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio, būdingo aviaciniams degalams, papildytiems tam tikrame išvykimo oro uoste, įvertinto remiantis per aviacinių degalų, papildytų tame oro uoste per ankstesnį atitinkamą laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio svertiniu vidurkiu.

3. Jei informacijos, kurios reikia aviacinių degalų sąnaudoms pagal šio straipsnio 2 dalies a punktą apskaičiuoti, nėra, ji nepakankama, jos negalima patikrinti arba ji yra tik apie skrydžius labai skirtingomis sąlygomis, Agentūra apskaičiuoja aviacinių degalų, kurių reikia skrydžiui vykdyti, sąnaudas pagal II priedo 1 punkto 3 papunkčio b dalį.

4. Jei informacijos, kurios reikia pagal 2 dalies b punktą numatomam per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamam teršalų kiekiui įvertinti, nėra, ji nepakankama, jos negalima patikrinti arba ji yra tik apie skrydžius labai skirtingomis sąlygomis, Agentūra šiuos aviacinius degalus laiko tradiciniais aviaciniais degalais.

5. Nukrypstant nuo 2 dalies b punkto, siekdama pagal tą punktą įvertinti vidutinį per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, Agentūra gali priskirti konkrečias aviacinių degalų partijas konkrečiam skrydžiui ar grupei skrydžių, kuriuos orlaivio naudotojas vykdo iš tam tikro išvykimo oro uosto, jei tenkinamos šios sąlygos:

a) orlaivio naudotojas to paprašė naudodamasis specialiu skaitmeninės ataskaitų teikimo priemonės moduliu;

b) aviacinius degalus orlaivių naudotojams tame oro uoste aviacinių degalų tiekėjas fiziškai pristato konkrečiam skrydžiui ar grupei skrydžių partijomis, kurias galima fiziškai identifikuoti, kartu pateikdamas tiekimo įrodymą, pvz., produkto perdavimo dokumentą;

c) skrydis ar grupė skrydžių, kuriems priskirtos partijos, identifikuojami ir apibrėžiami bent pagal maršrutą;

d) konkrečiam skrydžiui ar grupei skrydžių pagal šį straipsnį priskirtos aviacinių degalų partijos atimamos iš tame oro uoste orlaivio naudotojo per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio svertinio vidurkio bendro įverčio ir nenaudojamos vidutiniam aviacinių degalų aplinkosauginiam veiksmingumui tame oro uoste nustatyti;

e) kai aktualu, aviaciniai degalai priskiriami tam pačiam konkrečiam skrydžiui arba pogrupiui skrydžių, apie kuriuos pranešta pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB ([8]).

6. Jei paskesnius skrydžius orlaivio naudotojas vykdo tarp skrydžių nepapildydamas aviacinių degalų, Agentūra numatomą per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį pirmajame išvykimo oro uoste proporcingai padalija visiems tokiomis sąlygomis vykdomiems skrydžiams.

7. Jei orlaivio naudotojas nepateikia Agentūrai pakankamai informacijos apie išvykimo oro uoste papildytų aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį arba kai aviacinių degalų negalima fiziškai priskirti konkrečiam išvykimo oro uostui, Agentūra tas aviacinių degalų partijas laiko tradiciniais aviaciniais degalais.

8. Numatytosios vertės, naudojamos vertinant numatomą per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, kaip nurodyta 2 dalies b punkte, paskelbiamos ir atnaujinamos pagal 8 straipsnį sukurtoje svetainėje.

([8]) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (OL L 275, 2003 10 25, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

6 straipsnis

Orlaivių naudotojų užtikrinamas ženklų rodymas

1. Ženklus turintys orlaivių naudotojai yra atsakingi už ženklo ir ženklo logotipo naudojimą, ypač reklamoje, ir už šio reglamento reikalavimų laikymąsi. Išduodant ženklus, įskaitant ženklo logotipą, orlaivio naudotojui arba pardavimo vietai suteikiama teisė naudoti ženklo logotipą tik laikantis šiame reglamente nustatytų reikalavimų.

2. Orlaivių naudotojai nepagrįstai nedelsdami pradeda rodyti jiems išduotus ženklus visose jiems priklausančiose pardavimo vietose, laikydamiesi III priede nustatytų specifikacijų ir šių reikalavimų:

a) ne vėliau kaip per 15 dienų nuo jų gavimo iš Agentūros pagal 4 straipsnio 1 dalies c punktą. Apie bet kokį vėlavimą Agentūrai pranešama per tas 15 dienų kartu pateikiant pagrindimą;

b) ženklai rodomi taip, kad jie būtų aiškiai matomi kartu su pagrindiniais skrydžio duomenimis, įskaitant maršrutą, tvarkaraštyje numatytą skrydžio laiką, trukmę ir kainą, viso elektroninio pirkimo proceso metu, pradedant nuo skrydžių paieškos sistemos rezultatų ir užbaigiant pirkimą, taip pat elektroniniame pirkimo patvirtinime ir pranešime, kuriuo pateikiamas toks patvirtinimas;

c) ženklai rodomi visoje tų skrydžių vaizdinėje reklamoje ir techninėje reklaminėje medžiagoje, be kita ko, internete, skaitmeninėse taikomosiose programose ir fiziniu formatu, neatsižvelgiant į geografinę vietą, kurioje reklamuojama.

3. Orlaivių naudotojai gali rodyti ženklus skrydžių, kuriems ženklai buvo išduoti, įlaipinimo talonuose.

4. Orlaivių naudotojai nepertraukiamai rodo jiems išduotus ženklus 4 straipsnio 2 dalyje nustatytą atitinkamą jų galiojimo laikotarpį.

5. Siekdami užtikrinti, kad ženklai būtų rodomi aiškiai ir teisingai, orlaivių naudotojai:

a) klientams neteikia ir nerodo ženklų, žymenų, simbolių ar bet kokių lygiaverčių formų ar užrašų, kuriais būtų imituojami pagal šį reglamentą išduoti ženklai ir kurie neatitinka šio reglamento reikalavimų;

b) klientams neteikia ir nerodo vykdant skrydį išmetamų teršalų kiekių, kurie yra lygiaverčiai ar panašūs į nurodytus šiame reglamente numatytuose ženkluose arba imituoja pagal šį reglamentą įvertintus vykdant skrydį išmetamus teršalų kiekius arba kuriais gali būti imituojama arba atkartojama Reglamento (ES) 2023/2405 14 straipsnio 3 dalyje nustatyta informacija arba matavimo vienetai, apie skrydžius ar grupes skrydžių, kuriems pagal šį reglamentą nebuvo paprašyta išduoti ženklus, ir apie jokią kitą veiklą, nesusijusią su šio reglamento taikymo sritimi;

c) neįtraukia jokios informacijos, susijusios su tam tikros rūšies aviacinių degalų pirkimu, kuri klientams gali sudaryti klaidingą įspūdį, kad tam tikras skrydis bus vykdomas naudojant tam tikros rūšies aviacinius degalus, išskyrus atvejus, kai orlaivio naudotojas gali įrodyti, kad tos rūšies aviacinių degalų fizinis buvimas orlaivyje vykdant tą konkretų skrydį atitinka vartotojams nurodytą kiekį ir charakteristikas.

6. Orlaivių naudotojai užtikrina, kad tais atvejais, kai informacija apie jų skrydžius rodoma ar skrydžiai siūlomi pardavimo vietose, su kuriomis orlaivių naudotojas yra sudaręs sutartinius santykius:

a) ženklai būtų pradedami rodyti nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per 30 dienų nuo jų gavimo iš Agentūros pagal 4 straipsnio 1 dalies c punktą. Apie bet kokį vėlavimą Agentūrai pranešama per tas 30 dienų kartu pateikiant pagrindimą;

b) pardavimo vietose nebūtų atsisakoma rodyti ženklus ir palyginimo ar pirkimo tikslais nebūtų perskaičiuojamas Agentūros įvertintas tų orlaivių naudotojų vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis.

7. Orlaivių naudotojai pagrįstai stengiasi užtikrinti, kad pardavimo vietos, su kuriomis jie nebendradarbiauja, tačiau kuriose rodoma informacija apie jų skrydžius, taip pat nepagrįstai nedelsdami laikytųsi pirmesnėje dalyje nustatytų reikalavimų.

7 straipsnis

Reikalavimų laikymosi stebėsena

1. Agentūra bent kas pusmetį peržiūri, ar nepasikeitė kiekvieno orlaivio naudotojo, kuriam buvo išduoti ženklai, veiksniai, kuriais remiantis kiekvienam skrydžiui arba grupei tomis pačiomis sąlygomis vykdomų skrydžių buvo išduotas ženklas.

2. Atliekant 1 dalyje nurodytą peržiūrą tikrinama:

a) orlaivių naudotojų pagal 3 straipsnį pateiktos informacijos, visų pirma pagal to straipsnio 3 dalį pateiktos informacijos tikslumas ir teisingumas;

b) ar ženklai rodomi teisingai pagal 6 straipsnį ir III priedą ir ar ženklai rodomi laiku pagal 6 straipsnio 2, 6 ir 7 dalis;

c) ar orlaivių naudotojai pašalina atšauktus ar nebegaliojančius ženklus pagal 4 dalį.

3. Kad galėtų atlikti peržiūrą, Agentūra prašo orlaivio naudotojo pateikti būtiną informaciją, įskaitant, kai aktualu, nepriklausomų tikrintojų ataskaitas.

4. Jei atlikusi peržiūrą Agentūra padaro išvadą, kad ženklas nebetinkamas arba kad orlaivio naudotojas jį rodo neteisingai, ji priima sprendimą atšaukti esamą ženklą arba išduoti naują ženklą, prieš tai suteikusi orlaivio naudotojui galimybę būti išklausytam. Apie tokį sprendimą orlaivio naudotojui pranešama naudojantis skaitmenine ataskaitų teikimo priemone.

5. Agentūra apsvarsto orlaivio naudotojo pagrindimą, kodėl vėluojama rodyti ženklus, kaip numatyta 6 straipsnio 2, 6 ir 7 dalyse. Atsižvelgdama į pagrindimą, Agentūra, suteikusi orlaivio naudotojui galimybę būti išklausytam, priima vieną iš toliau nurodytų sprendimų ir per skaitmeninę ataskaitų teikimo priemonę apie jį praneša orlaivio naudotojui:

a) atšaukti visus orlaivio naudotojui išduotus ženklus, jei vėlavimo pagrindimas yra nepatenkinamas;

b) suteikti orlaivio naudotojui vienkartinę išimtį dėl vėlavimo ir nustatyti naują terminą.

6. Gavęs pagal 4 dalį arba 5 dalies a punktą pateiktą pranešimą, orlaivio naudotojas nepagrįstai nedelsdamas pakoreguoja ženklų rodymą arba pašalina atšauktus ženklus ir, jei taikytina, pakeičia juos galiojančiais Agentūros išduotais ženklais. Orlaivio naudotojas, naudodamasis skaitmenine ataskaitų teikimo priemone, patvirtina iš Agentūros gautų pranešimų vykdymo statusą.

7. Agentūra imasi visų būtinų veiksmų siekdama užtikrinti, kad orlaivio naudotojas vykdytų pagal 4 dalį ir 5 dalies a punktą priimtus jos sprendimus.

8. Orlaivių naudotojai nepagrįstai nedelsdami pašalina atšauktus ar nebegaliojančius ženklus nelaukdami pranešimo apie tai iš Agentūros. Orlaivių naudotojai, naudodamiesi skaitmenine ataskaitų teikimo priemone, nuolat informuoja Agentūrą apie ženklų pašalinimą arba ištaisymą.

9. Orlaivių naudotojai bendradarbiauja su Agentūra šiai atliekant peržiūrą ir nuolat laikosi jos nurodymų, susijusių su teisingu ženklų rodymu.

10. Išskirtinėmis aplinkybėmis orlaivių naudotojai gali prašyti Agentūros panaikinti atskirus ženklus, išduotus skrydžiams arba grupei skrydžių, kurie nebevykdomi, arba jei dėl skrydžių vykdymo sąlygų pasikeitimo laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, galiojantys ženklai tampa neteisingi. Jie praneša Agentūrai savo prašymą naudodamiesi skaitmenine ataskaitų teikimo priemone.

11. Agentūra informuoja orlaivių naudotojus apie visas kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytas specialias taisykles ir procedūras, kuriomis užtikrinama veiksminga šio reglamento reikalavimų laikymosi stebėsena, be kita ko, siekiant patikrinti orlaivių naudotojų pateiktos informacijos tikslumą ir teisingumą ir ar orlaivių naudotojai teisingai rodo ženklus.

12. Agentūra informuoja orlaivių naudotojus apie visas taikytinas skundų dėl kitų orlaivių naudotojų teikimo taisykles ir procedūras.

8 straipsnis

Vykdant skrydžius išmetamų teršalų kiekių svetainė

1. Agentūra sukuria ir prižiūri vykdant skrydžius išmetamų teršalų kiekių svetainę (toliau – svetainė), kurią sudaro plačiajai visuomenei prieinama viešoji dalis ir atitikties dalis, prie kurios prieigą turi tik orlaivių naudotojai. Svetainės atitikties dalis susiejama su Agentūros sukurta skaitmenine ataskaitų teikimo priemone.

2. Svetainės viešoji dalis atitinka šiuos minimaliuosius reikalavimus:

a) ji turi būti prieinama kompiuterio skaitomu formatu bet kokioms internetinėms paslaugoms ir nereikalaujama, kad klientas registruotųsi. Ji turi būti prieinama tiek iš prekybos vietos, kurioje rodomi ženklai, tiek per visas paieškos sistemas;

b) joje pateikiama išsami informacija apie tai, kaip buvo įvertintas orlaivių naudotojų vykdant kiekvieną skrydį ar grupę skrydžių išmetamas teršalų kiekis, klientas aiškiai, suprantamai ir glaustai informuojamas apie skaičiavimo metodą, įskaitant visas prielaidas, paaiškinami pagrindiniai terminai ir kintamieji, įskaitant pavyzdžius ir iliustracijas, taip pat pateikiama visa bendroji informacija, kad būtų lengviau suprasti veiksmus, kurių Agentūra ėmėsi siekdama apskaičiuoti vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį, tokiems skaičiavimams atlikti ir įverčiams nustatyti naudotus duomenis, taip pat numatytąsias vertes, naudotas vykdant skrydį išmetamam teršalų kiekiui įvertinti;

c) joje pateikiama informacija apie kiekvieną vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio įvertį ir apie ženklų išdavimą ir priskyrimą rinkoje teikiamiems skrydžiams;

d) joje pateikiama informacija apie aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimą orlaivių naudotojams tam tikrame išvykimo oro uoste perkant aviacinius degalus, kurių per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis yra mažesnis;

e) joje yra paieškos funkcija, leidžianti klientams ieškoti ženklų. Paieškos kriterijai turi būti bent išvykimo ir atvykimo oro uostai ir, pasirinktinai, orlaivio naudotojas;

f) joje pateikiamas to paties maršruto ženklų palyginimas su lyginamuoju dydžiu, kurį turi nustatyti Agentūra, remdamasi tipišku faktiniu maršruto ar panašių maršrutų veiksmingumu. Visų pirma tais atvejais, kai naudojant e punkte nurodytą paieškos funkciją nepasirinktas nė vienas orlaivio naudotojas, įskaitant:

   i) santykinį vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio palyginimą procentais;

   ii) santykinį per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo palyginimą procentais;

g) joje pateikiamas f punkte nurodytas palyginimas, kaip orlaivių naudotojų sąrašas didėjimo tvarka, pirmiausia nurodant orlaivio naudotoją, kurio vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis yra mažiausias, arba orlaivio naudotoją, kuris naudoja aviacinius degalus, kurių vidutinis per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis yra mažiausias;

h) pagal ieškomą maršrutą joje rodoma ši informacija:

   i) maršrutas kilometrais nuo išvykimo oro uosto iki atvykimo oro uosto, nurodomas naudojant visą abiejų oro uostų pavadinimą, taip pat jų atitinkamus ICAO ir IATA kodus;

   ii) tuo maršrutu skrydžius vykdantys orlaivių naudotojai;

   iii) kiekvieno tuo maršrutu skrydžius vykdančio orlaivio naudotojo vienam orlaivio salono keleiviui tenkantis vidutinis teršalų kiekis;

   iv) informacija apie orlaivių, kuriuos dažniausiai naudoja kiekvienas tuo maršrutu skrydžius vykdantis orlaivio naudotojas, tipą ar tipus;

   v) informacija klientams apie tai, ar paieškos priemonėje nurodytas maršrutas nepatenka į šio reglamento taikymo sritį ir apie jį informacijos nėra. Tokiais atvejais Agentūra glaustai paaiškina kriterijus, kuriuos turi tenkinti maršrutas, kad būtų įtrauktas į paieškos priemonę.

3. Svetainės atitikties dalis turi atitikti šiuos techninius reikalavimus:

a) kiekvieno orlaivio naudotojo prieiga ribojama naudojant unikalius prisijungimo duomenis. Ji turi būti saugi, o orlaivių naudotojai turi turėti galimybę peržiūrėti ir tvarkyti savo atitikties duomenis, įskaitant ataskaitų teikimo reikalavimus, ženklų rengimą ir suteikimą bei jų atitinkamą statusą kiekviename maršrute;

b) orlaivių naudotojai gali peržiūrėti tik savo atitikties informaciją. Orlaivių naudotojai apie kitų orlaivių naudotojų ženklus gali gauti tik viešą informaciją.

9 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Tačiau krovininių orlaivių naudotojams, kurie patenka į Reglamento (ES) 2023/2405 taikymo sritį, jis taikomas nuo 2028 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2024 m. gruodžio 18 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

I PRIEDAS

PRAŠYMŲ TEIKIMO IR ŽENKLŲ RENGIMO TVARKARAŠTIS

Orlaivių naudotojai prašymus teikia, o Agentūra ženklus rengia ir suteikia pagal šį tvarkaraštį.

1 lentelė

Pareiga	Tvarkaraštis
X – 1 kalendorinių metų skrydžiai, kuriais remiantis Agentūrai teikiama informacija pagal 3 straipsnio 4 dalį	X – 1 m. sausio 1 d. – X – 1 m. gruodžio 31 d.
Orlaivių naudotojai pateikia Agentūrai prašymą išduoti ženklus pagal 3 straipsnio 1 dalį	Iki X m. vasario 1 d.
Orlaivių naudotojai pateikia 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodytą informaciją pagal 3 straipsnio 2 dalį	Iki X m. gegužės 1 d.
Agentūra pagal 4 straipsnio 1 dalį įvertina vykdant kiekvieną skrydį ar grupę skrydžių išmetamą teršalų kiekį, parengia ir suteikia ženklus visiems reguliariesiems skrydžiams, numatytiems per du ateinančius laikotarpius, kuriems sudaromas tvarkaraštis.	Iki X m. birželio 30 d.
Skrydžių, vykdomų žiemos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ženklų galiojimo laikotarpis pagal 4 straipsnio 2 dalies a punktą.	Nuo tada, kai Agentūra išduoda ženklą X metais, iki X–X + 1 metų žiemos laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, nurodytos orlaivio naudotojo tvarkaraštyje
Skrydžių, vykdomų vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, ženklų galiojimo laikotarpis pagal 4 straipsnio 2 dalies b punktą.	Nuo momento, kai iki X + 1 metų vasaros laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios lieka penki mėnesiai, iki laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pabaigos, nurodytos orlaivio naudotojo tvarkaraštyje

II PRIEDAS

VYKDANT SKRYDĮ IŠMETAMO TERŠALŲ KIEKIO VERTINIMO METODIKA

Šiame priede nustatoma metodika ir veiksmai, kuriuos Agentūra turi atlikti vertindama vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį.

1. **VYKDANT SKRYDĮ IŠMETAMO TERŠALŲ KIEKIO APSKAIČIAVIMAS**

1) Vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis apskaičiuojamas įvertintąsias atitinkamo skrydžio aviacinių degalų sąnaudas padauginant iš išvykimo oro uoste papildytų aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio svertinio vidurkio. Be to, vykdant skrydį išmetamą teršalų kiekį sudaro orlaivio salonui ir kroviniui tenkančių išmetamų teršalų kiekių suma.

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

čia:

E = vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis, anglies dioksido ekvivalento tonomis (t CO_2e),

E_c = orlaivio salonui tenkantis išmetamas teršalų kiekis, t CO_2e,

E_f = kroviniui tenkantis išmetamas teršalų kiekis, t CO_2e,

E_{WTT} = vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio dalis, atitinkanti nuo žaliavos iki bako išmetamą kiekį, t CO_2e,

E_{TTW} = vykdant skrydį išmetamo teršalų kiekio dalis, atitinkanti nuo bako iki ratų išmetamą kiekį, t CO_2e,

V_{fuel} = skrydžio aviacinių degalų sąnaudos tonomis,

EC_{fuel} = aviacinių degalų energinė vertė, megadžauliais vienam kilogramui (MJ/kg),

LCE_{fuel} = išvykimo oro uoste papildytų aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio svertinis vidurkis, anglies dioksido ekvivalento gramais vienam megadžauliui (g CO_2e/MJ).

2) Vidutinis išvykimo oro uoste papildytų aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis yra visų tame oro uoste papildytų aviacinių degalų partijų (*b*) per tų aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekių svertinis vidurkis, atsižvelgiant į 5 straipsnio 6 dalį:

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

čia:

LCE_b = aviacinių degalų partijos b per tų aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis, g CO_2e/MJ. Tradicinių aviacinių degalų ši vertė yra 89 g CO_2e/MJ;

V_b = aviacinių degalų partijos *b* masė, tonomis.

3) Skrydžio įvertintosios aviacinių degalų sąnaudos apskaičiuojamos vienu iš šių metodų:

a) Pagal anksčiau vykdytus skrydžius

Kai yra pirminių duomenų apie ankstesnių atitinkamų laikotarpių, kuriems sudaromas tvarkaraštis, skrydžius ir jie atitinka reguliariojo skrydžio vykdymo sąlygas, aviacinių degalų sąnaudų įvertis apskaičiuojamas kaip praneštų skrydžių atitinkamu maršrutu (*a*) aviacinių degalų sąnaudų svertinis vidurkis:

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

čia:

F_a = bendros su kiekvienu ženklu susijusių skrydžių reiso aviacinių degalų sąnaudos ataskaitiniu laikotarpiu;

N_a = bendras su kiekvienu ženklu susijusių vykdomų skrydžių skaičius ataskaitiniu laikotarpiu.

b) Pagal *Breguet-Range* lygtį

Jei pirminių duomenų apie reguliariuosius skrydžius, pranešamus pagal 3 straipsnio 3 dalį, nėra, jie nepakankami, jų negalima patikrinti arba jie yra tik apie skrydžius labai skirtingomis sąlygomis nei skrydžiai, apie kuriuos pranešama pagal 3 straipsnio 4 dalį, skrydžio aviacinių degalų sąnaudų įvertis apskaičiuojamas kaip artinys pagal *Breguet-Range* lygtį.

Pagal šią lygtį bendras kreiserinės skrydžio dalies veiksmingumas įvertinamas taip:

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

čia:

R = nuskristas atstumas, kilometrais,

V = orlaivio greitis, kilometrais per valandą,

c = traukos savitosios aviacinių degalų sąnaudos, kilogramais niutonui per valandą,

L = orlaivį veikianti keliamoji jėga, niutonais,

D = orlaivį veikianti aerodinaminio pasipriešinimo jėga, niutonais,

ln = natūrinio logaritmo funkcija,

W_1 = orlaivio masė pradedant kreiserinę skrydžio dalį, tonomis,

W_2 = orlaivio masė užbaigiant kreiserinę skrydžio dalį, tonomis.

Pertvarkius *Breguet-Range* lygtį, galima išvesti orlaivio pradinės ir galutinės masės santykį, atitinkantį aviacinių degalų sąnaudas vykdant aptariamą skrydį:

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

Kai informacijos apie kiekvieno skrydžio tūpimo masę, variklio eksploatacines charakteristikas ir orlaivio aerodinamines charakteristikas nėra, šie koeficientai tiesiogiai neskaičiuojami. Lygtis toliau patikslinama sumažinant koeficientus, kad jie derėtų su pagal 3 straipsnio 4 dalį pateikta faktine informacija ir bent orlaivio tipu. Ši patikslinta lygtis taikoma kiekvienam orlaiviui:

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

čia:

a = atvykimo oro uoste tupiančio orlaivio masė,

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

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

čia:

W_0 = tuščio orlaivio masė, tonomis,

W_1 = orlaivio masė paaukštėjus iki 3 000 pėdų (914,4 metro), tonomis,

W_2 = orlaivio masė paaukštėjus iki kreiserinės dalies, nuskridus kreiserinę dalį ir pažemėjus iki 3 000 pėdų (914,4 metro), tonomis,

W_3 = atvykimo oro uoste tupiančio orlaivio masė, tonomis.

Koeficientai *a*, *b* ir *r* nustatomi atliekant regresinę analizę, siekiant kuo labiau sumažinti įvertintąjį skirtumą (L2-Norm) tarp faktinių aviacinių degalų sąnaudų ir apskaičiuotosios vertės.

2. **PER AVIACINIŲ DEGALŲ GYVAVIMO CIKLĄ IŠMETAMO TERŠALŲ KIEKIO PASKIRSTYMAS ORLAIVIO SALONUI IR KROVINIUI**

1) Vykdant skrydį išmetamas teršalų kiekis paskirstomas orlaivio salonui (orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis, *Ec*) ir kroviniui (kroviniui tenkantis teršalų kiekis, *Ef*), remiantis atitinkamu orlaivio salono ir krovinio masės pasiskirstymu:

a) orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

čia:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, orlaivio salonui priskiriama orlaivio naudingosios apkrovos dalis,

C_w = orlaivio salono (keleivių ir jų bagažo) masė, tonomis,

F_w = orlaivio krovinio masė, tonomis.

b) kroviniui tenkantis teršalų kiekis (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

čia:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, kroviniui priskiriama orlaivio naudingosios apkrovos dalis.

(2) Jei informacija apie keleivių skaičių nepranešama dėl to, kad planuojamų skrydžių vykdymo sąlygos skiriasi nuo ankstesnių skrydžių, pavyzdžiui, kai skrydžius vykdo nauji orlaivių naudotojai arba jie vykdomi naudojant naujas orlaivių konfigūracijas, keleivių skaičiaus įvertis apskaičiuojamas remiantis šiais veiksniais (turi būti nurodoma pagal 8 straipsnį sukurtoje svetainėje):

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

čia:

N = šio tipo orlaiviuose esančių kiekvienos orlaivio salono klasės krėslų skaičius,

L = įvertintasis skrydžio apkrovos koeficientas, apskaičiuojamas pagal orlaivio naudotojo kiekvienos orlaivio salono klasės apkrovos koeficiento vidurkį, visų pirma vykdant skrydžius i) tuo pačiu maršrutu, ii) panašiais maršrutais ir iii) bet kuriuo kitu maršrutu,

P_m = keleiviui, įskaitant jo bagažą, priskiriama masė, 100 kg.

3. **IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ PĖDSAKO IR EFEKTYVUMO NUSTATYMAS**

1) Orlaivio salonui ir kroviniui priskiriami vykdant skrydį išmetami teršalų kiekiai vėliau naudojami jo išmetamųjų teršalų pėdsakui ir išmetamųjų teršalų efektyvumui nustatyti ir apskaičiuojami taip:

a) Orlaivio salonui tenkantis išmetamųjų teršalų pėdsakas ir efektyvumas

Orlaivio salono vienam keleiviui tenkantis teršalų kiekis (C_{ef})

$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000$, kg CO_2e vienam keleiviui

Orlaivio salono vienam keleivio kilometrui tenkantis teršalų kiekis (C_{ei})

$C_{ee} = \frac{C_{ef}}{R} \times 1000$, g CO_2e/kkm

čia:

$R =$ *GCD*, ortodrominis skrydžio nuotolis, km.

b) Kroviniui tenkantis teršalų pėdsakas ir efektyvumas

Vienai krovinio tonai tenkantis teršalų kiekis (F_{ef})

$F_{ef} = \frac{E_f}{F_w} \times 1000$, kg CO_2e/t

Vienam krovinio tonkilometriui tenkantis teršalų kiekis (F_{ee})

$F_{ee} = \frac{F_{ef}}{R}$, g CO_2e/tkm

4. **ORLAIVIO SALONUI TENKANČIŲ TERŠALŲ PASKIRSTYMAS KIEKVIENAI ORLAIVIO SALONO KLASEI**

1) Kai vykdant skrydžius orlaiviu taikoma daugiau nei viena orlaivio salono klasė, orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis paskirstomas kiekvienai orlaivio salono klasei.

2) Jei orlaivių naudotojai praneša kiekvieno tipo orlaivio kiekvienos konfigūracijos krėslui skirtą plotą, tas plotas (*SA*) pirmiausia naudojamas taikytinam orlaivio salono klasės koeficientui apskaičiuoti.

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

čia:

CCF orlaivio salono klasės koeficientas, rodantis, kaip orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis priskiriamas kiekvienam kiekvienos orlaivio salono klasės keleiviui, remiantis žemiausios orlaivio salono klasės krėslui skirtu plotu,

SA_c orlaivio salono klasės (c) vienam krėslui skirtas grindų plotas, kvadratiniais metrais,

SA_l žemiausios orlaivio salono klasės (*l*) vienam krėslui skirtas grindų plotas, kvadratiniais metrais.

3) Jei pirmesniame punkte nurodytos informacijos nėra, CCF apskaičiuojamas remiantis vienam krėslui skirto ploto, apie kurį pranešta pagal 3 straipsnio 4 dalies a punktą, svertiniais vidurkiais. Svertiniai vidurkiai grindžiami, kai įmanoma, konkretaus orlaivio naudotojo duomenimis ir pateikiami bent pagal orlaivio salono klasę.

4) Jei informacijos nepakanka CCF įvertinti, naudojamas 1 lentelėje nustatytas numatytasis CCF.

1 lentelė

CCF skaičiavimai remiantis krėslui skirtu plotu ir numatytosiomis vertėmis

Orlaivio salono klasė (*c*)	CCF pagal krėslui skirtą plotą	Numatytasis CCF	
		Plataus korpuso ($CCF_{c\text{-}w}$)	Siauro korpuso ($CCF_{c\text{-}n}$)
Ekonominė (*e*)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Pagerinta ekonominė (*pe*)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Orlaivio salono klasė (*c*)	CCF pagal krėslui skirtą plotą	Numatytasis CCF	
		Plataus korpuso (CCF_{c-w})	Siauro korpuso (CCF_{c-n})
Verslo (*b*)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
Pirmoji (*f*)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

5) Kadangi orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis apima visus skrydžio keleivius, nepriklausomai nuo orlaivio salono klasės, kurioje jie sėdi, orlaivio salonui tenkantis teršalų kiekis paskirstomas kiekvienam keleiviui pagal jų atitinkamą orlaivio salono klasės koeficientą. Šis paskirstymas grindžiamas teoriniu keleivių skaičiumi (LC_{eq}), kaip bendrą ekvivalentą naudojant žemiausią orlaivio salono klasę.

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

čia:

LC_{eq} = teorinis keleivių skaičius, apskaičiuojamas siekiant paskirstyti orlaivio salonui tenkantį teršalų kiekį kiekvienos orlaivio salono klasės keleiviams,

pax_c = kiekvienos orlaivio salono klasės keleivių skaičius.

6) Žemiausios orlaivio salono klasės keleivio ekvivalentui tenkantis teršalų kiekis po to priskiriamas kiekvienam keleiviui proporcingai jo atitinkamam orlaivio salono klasės koeficientui:

Vienam orlaivio salono klasės keleiviui tenkantis teršalų kiekis (CC_{ef})

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, kg CO_2e vienam keleiviui

Vienam orlaivio salono klasės keleivio kilometrui tenkantis teršalų kiekis (CC_{ei})

$CC_{ee} = \frac{CC_{ef}}{R}$, g CO_2e/kkm.

III PRIEDAS

ŽENKLŲ RODYMO ŠABLONAI

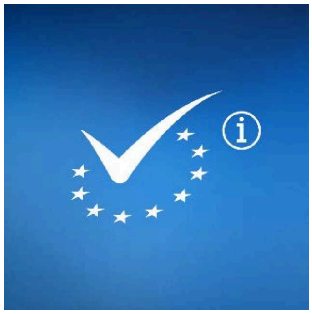
1. Ženklo logotipas turi atitikti toliau nurodytus reikalavimus.

a) Logotipas turi būti toks, kaip pavaizduota toliau; jis rodomas atsižvelgiant į fono spalvą, kad ženklas būtų aiškiai matomas ir patogus naudotojui:

a) pagrindinė logotipo versija, naudotina, kai tik įmanoma:



b) tamsiame fone naudotina logotipo versija:



c) logotipas, naudotinas šviesių spalvų fone tik tuo atveju, jei pagrindinė versija nėra aiškiai matoma, pvz., dėl nepakankamo kontrasto:



b) Jei pakanka vietos, prie ženklo logotipo dešinėje pusėje turi būti užrašytas žodis „Patikrinta“. Jis turi būti užrašytas *Calibri* pusjuodžiu šriftu ir visada naudotojo kalba:

a) pagrindinė logotipo versija, naudotina, kai tik įmanoma:



b) tamsiame fone naudotina logotipo versija:



c) logotipas, naudotinas šviesių spalvų fone tik tuo atveju, jei pagrindinė versija nėra aiškiai matoma, pvz., dėl nepakankamo kontrasto:



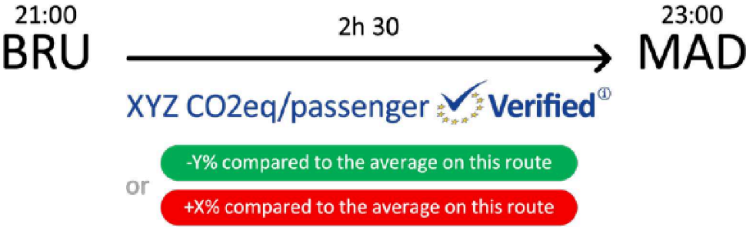
c) Ženklo logotipas ir kartu pateikiamas tekstas turi būti:

i) mėlynos spalvos #034EA2;

ii) geltonos spalvos #FFCB04.

d) 2 punkte nurodytas pagrindinis rodinys visada rodomas naudotojo kalba (versija anglų k. – tik pavyzdys) ir atitikti šį modelį:

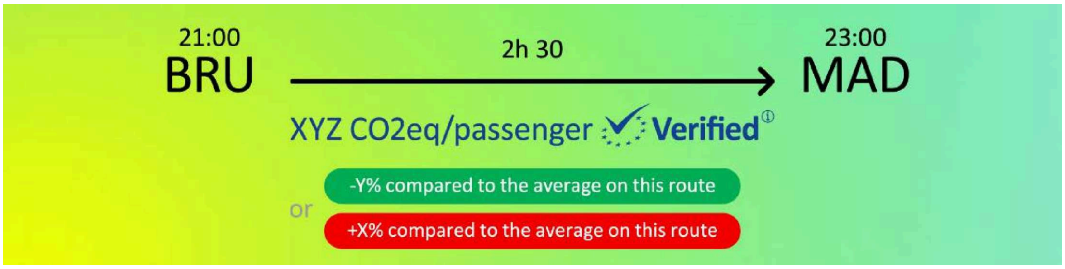
a) kai įmanoma:



b) tamsiame fone:

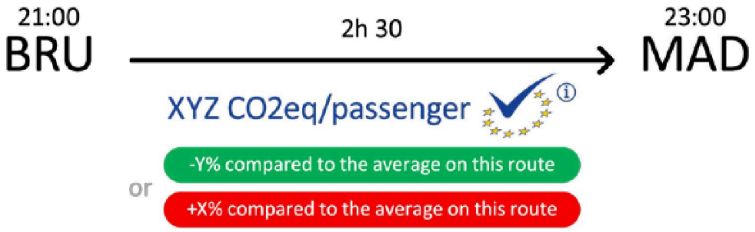


c) šviesių spalvų fone tik tuo atveju, jei pagrindinė versija nėra aiškiai matoma, pvz., dėl nepakankamo kontrasto:

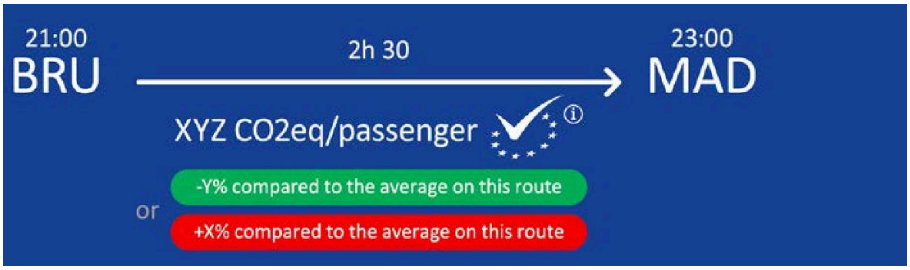


e) Kai pirmesnės pastraipos reikalavimams įvykdyti nepakanka vietos, pagrindinis rodinys turi atitikti šiuos reikalavimus:

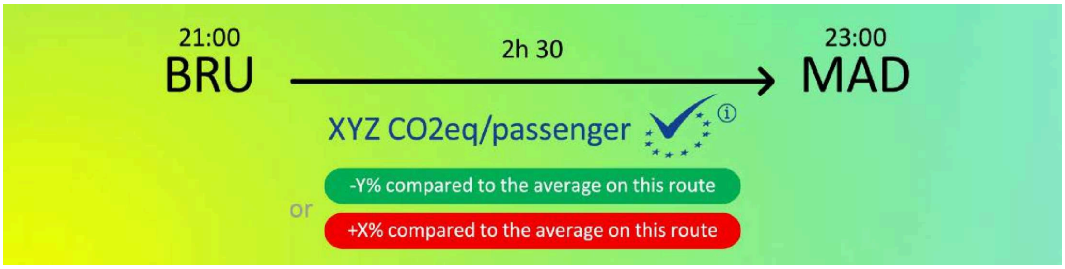
a) kai įmanoma:



b) tamsiame fone:



c) šviesių spalvų fone tik tuo atveju, jei pagrindinė versija nėra aiškiai matoma, pvz., dėl nepakankamo kontrasto:



f) 3 punkte nurodytas antrinis rodinys turi atitikti šį maketą ir visada rodomas naudotojo kalba, kai žymeklis užvedamas ant logotipo arba informacijos piktogramos („i“), matomos pagrindinio rodinio logotipo dešinėje:



Patikrinto CO_2 ženklas

Išmetamas teršalų kiekis įvertintas pagal **Europos Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2024/3170 (skrydžių CO_2 ženklas)**. Išmetamas teršalų kiekis įvertintas remiantis naujausiais ankstesnių skrydžių veiksmingumo duomenimis.

[Gamintojo pavadinimas] [ICAO orlaivio kodas] [orlaivio salono klasė] išmetamas teršalų kiekis

IŠ [išvykimo oro uosto pavadinimas] Į [Atvykimo oro uosto pavadinimas] ([123] km)

[123] kg CO_2e / keleiviui

+/- X% [lyginamasis dydis bus parengtas vėliau]

[123] kg CO_2e / keleivio kilometrui

+/- X% [lyginamasis dydis bus parengtas vėliau]

[123] kg CO_2e / MJ

+/- X% [lyginamasis dydis bus parengtas vėliau]

Išmetamą teršalų kiekį įvertina Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra.

Europos Sąjungos agentūra 

Galioja iki MMMM mėnuo DD

Daugiau informacijos apie šį ženklą: www.flightemissions.eu

g) Ženklo pavadinimas – „Skrydžių CO_2 ženklas“.

2. Pagrindiniame ženklo rodinyje šalia logotipo visada pateikiama ši informacija:

a) keleivinių skrydžių – orlaivio salono klasės vienam keleiviui tenkantis teršalų kiekis, kg CO_2e keleiviui. Jei suaugusysis skrenda laikydamas ant kelių jaunesnį nei 24 mėnesių amžiaus kūdikį, naudodamas kūdikio saugos diržą, numatomas orlaivio salono keleiviui tenkantis teršalų kiekis prilyginamas tik suaugusiajam tenkančiam kiekiui;

b) vien krovininių skrydžių – atsižvelgiant į 9 straipsnį, vienai krovinio tonai tenkantis teršalų kiekis, kg CO_2e/t;

c) mažesnio mastelio ženklo logotipo versija, nustatyta 1 punkto b papunktyje;

d) santykinis a arba b papunktyje nurodytų išmetamo teršalų kiekio palyginimas procentais su lyginamuoju dydžiu, kurį turi nustatyti Agentūra, remdamasi faktiniu tipiniu maršruto ar panašių maršrutų veiksmingumu. Neigiamą skirtumą, palyginti su vidurkiu, galima vaizduoti žalia spalva, o teigiamą – raudona;

e) piktograma, stilizuota kaip informacijos (*i*) piktograma, antriniam rodiniui išskleisti.

3. Antriniame ženklo rodinyje pateikiama ši papildoma informacija:

a) orlaivio naudotojo pavadinimas;

b) maršrutas, nurodant išvykimo ir atvykimo oro uostų pavadinimus;

c) maršruto ilgis kilometrais;

d) keleivinių skrydžių – vienam orlaivio salono klasės keleivio kilometrui tenkantis teršalų kiekis, kg CO_2e keleivio kilometrui;

e) vien krovininių skrydžių – atsižvelgiant į 9 straipsnį, vienam krovinio tonkilometriui tenkantis teršalų kiekis, kg CO_2e tonkilometriui;

f) per aviacinių degalų gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis, kg CO_2e/MJ;

g) santykinis 2 punkto a papunktyje ir 3 punkto d papunktyje arba 2 punkto b papunktyje ir 3 punkto e ir f papunkčiuose nurodytų išmetamų teršalų kiekių palyginimas procentais su lyginamuoju dydžiu, kurį turi nustatyti Agentūra, remdamasi faktiniu tipiniu maršruto ar panašių maršrutų veiksmingumu. Neigiamą skirtumą, palyginti su vidurkiu, galima vaizduoti žalia spalva, o teigiamą – raudona;

h) ženklo galiojimo laikotarpis, įskaitant paskutinę jo galiojimo dieną;

i) saitas į konkretų pagal 8 straipsnį sukurtoje svetainėje paskelbtą skrydžių CO_2 ženklą, stilizuotą kaip www.flightemissions.eu.

4. Ženklo rodymas jo galiojimo laikotarpiu turi atitikti šiuos techninius reikalavimus:

a) jis turi būti rodomas kompiuterio skaitomu ir prieinamu formatu;

b) pagrindiniame ženklo rodinyje informacija rodoma be jokios keleivio sąveikos;

c) ženklo šriftas (*Calibri*) ir dydis turi būti aiškūs ir įskaitomi.