Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2024/3170

31.12.2024.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2024/3170

(2024. gada 18. decembris),

kur sīki izstrādāti noteikumi par brīvprātīgo vides marķējuma sistēmu lidojumu vidiskā snieguma aplēšanai, kura izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/2405 14. pantu (Lidojumu emisiju marķējums)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/2405 (2023. gada 18. oktobris) par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (*ReFuelEU Aviation*) ([1]) un jo īpaši tās 14. panta 11. punktu,

tā kā:

(1) Ar Regulas (ES) 2023/2405 14. panta 1. punktu ir izveidota brīvprātīga vides marķējuma sistēma, kas ļauj mērīt lidojumu vidisko sniegumu un ir pieejama visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, uz kuriem attiecas minētās regulas darbības joma.

(2) Lai patērētāji varētu izdarīt apzinātu izvēli attiecībā uz lidojumiem un citiem alternatīviem transporta veidiem, šajā regulā būtu jānosaka stabila, uzticama, pārredzama un saskaņota metodika lidojumu emisiju aplēšanai, izmantojot primāros datus, un noteikumi par lidojumu emisiju paziņošanu pasažieriem. Tā kā metodikas rezultāts ir lidojumu emisiju aplēse, šajā regulā attiecībā uz šo marķējumu būtu jālieto termins, kas precīzi atspoguļo izmantoto metodiku. Tāpēc marķējums būtu jāsauc par lidojumu emisiju marķējumu.

(3) Gaisa kuģu ekspluatantiem, kas vēlas saņemt marķējumu saviem lidojumiem, būtu savlaicīgi jāiesniedz pieteikums Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra"), lai gan Aģentūra, gan gaisa kuģu ekspluatants varētu sagatavoties ziņošanas pienākumu veikšanai, kā arī sagatavot attiecīgo digitālo infrastruktūru.

(4) Šajā regulā noteiktajai lidojumu emisiju aplēšanas metodikai būtu jānodrošina visaugstākais aplēšu un pamatā esošo pieņēmumu pārredzamības un izsekojamības līmenis, kas vienmēr atbilst gaidāmajiem Savienības tiesību aktiem par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti.

(5) Lidojumu emisijas būtu jāaplēš, pamatojoties uz iepriekšējo lidojumu vidējo sniegumu, ko aprēķina, ņemot vērā katrā lidojumā izmantoto aviācijas degvielu vidējo vidisko sniegumu un aviācijas degvielu vidējo patēriņu iepriekšējā attiecīgajā sarakstu periodā. Šie divi faktori ir visuzticamākie un stabilākie, lai precīzi aplēstu lidojuma emisijas. Ņemot vērā iespējamos tehniskos ierobežojumus, lai iegūtu tik detalizētu informāciju par katrā lidojumā patērēto aviācijas degvielu precīzām partijām, šajā regulā būtu jānosaka arī stingras metodes, kā panākt aviācijas degvielu patēriņa un aviācijas degvielu aprites cikla emisiju visciešāko un drošāko tuvināšanos, vienlaikus cenšoties līdz minimumam samazināt slogu gaisa kuģu ekspluatantiem un Aģentūrai. Lai aplēstu lidojuma emisijas maršrutā konkrētam sarakstu periodam, būtu jāņem vērā jaunākā pieejamā informācija par iepriekšējo atbilstošo sarakstu periodu un šajā nolūkā šajā regulā būtu jānosaka īpašas prasības. Ja, aplēšot lidojumu emisijas, tiktu izmantota iepriekšējā kalendārā gada informācija, tas sniegtu Aģentūrai iespēju izmantot informāciju, ko jau ir pārbaudījuši neatkarīgi verificētāji, vienlaikus samazinot administratīvo slogu un izmantojot jaunāko informāciju par sniegumu.

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

(6) Precīzas aplēses par aviācijas degvielu turpmāko patēriņu lidojumos ir būtiskas lidojumu emisiju aprēķināšanai, un šīs aplēses būtu jābalsta uz jaunākajiem zinātniskajiem pierādījumiem. Šīs aviācijas degvielu patēriņa aplēses būtu jābalsta arī uz gaisa kuģu ekspluatantu paziņotajiem primārajiem datiem par to nesenajām darbībām, t. i., uz datiem par iepriekšējo atbilstošo sarakstu periodu. Sekundārie dati, piemēram, dati, kas izriet no modeļiem un aplēsēm un kas nav pilnībā iegūti no primārajiem datiem, būtu jāizmanto tikai izņēmuma gadījumos, kad primārie dati nav pieejami vai kad uz primārajiem datiem balstītas aplēses nevar veikt ar pietiekamu precizitāti. Tas jo īpaši varētu attiekties uz gadījumiem, kad gaisa kuģu ekspluatants nolemj darboties jaunos maršrutos vai kad lidojumus, ko veic esošajos maršrutos, ir plānots veikt ar atšķirīgiem nosacījumiem. Ar šo regulu būtu jānodrošina, ka metodiskās prasības aviācijas degvielu patēriņa aplēšanai vēl arvien atbilst jaunākajiem zinātniskajiem pierādījumiem un norisēm.

(7) Aviācijas degvielu aprites cikla emisijas var būt zemākas nekā tradicionālo aviācijas degvielu aprites cikla emisijas atkarībā no daudziem faktoriem, piemēram, no izejvielu izvēles un šo degvielu ražošanas veidiem. Lai saglabātu atbilstību Savienības tiesību aktiem, jo īpaši Regulai (ES) 2023/2405, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2018/2001 ([2]), šādās aviācijas degvielu aprites cikla emisijās ir ņemtas vērā oglekļa dioksīda ekvivalenta (CO_2 ekv.) emisijas, ko rada enerģijas ražošana, transportēšana, sadale un izmantošana gaisa kuģī, citastarp sadegšanas laikā. Tādējādi to gāzu tvērumam, kas ņemtas vērā aviācijas degvielu aprites cikla emisiju aplēsē, būtu jāatspoguļo oglekļa dioksīda (CO_2), metāna (CH_4) un slāpekļa(I) oksīda (N_2O) summa. Aviācijas degvielu aprites cikla emisijas būtu jāaprēķina saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C punktu un attiecīgā gadījumā citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem un starptautiskajiem standartiem, kā arī datiem un metodiku, kas atspoguļo jaunākos zinātniskos sasniegumus Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) satvarā.

(8) Atzīstot, ka informācija par patēriņu un aviācijas degvielu aprites cikla emisijām ir ļoti svarīga, lai precīzi aplēstu lidojumu emisijas, šajā regulā būtu jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem gaisa kuģu ekspluatanti šo informāciju paziņo Aģentūrai. Ziņošanas slogs būtu jāsamazina līdz minimumam, jo īpaši maziem un vidējiem gaisa kuģu ekspluatantiem, lai izvairītos no tā, ka gaisa kuģu ekspluatanti atturas izmantot lidojumu emisiju marķējumu. Tāpēc gaisa kuģu ekspluatantiem vajadzētu būt iespējai raiti un netraucēti paziņot datus Aģentūrai, izmantojot Aģentūras izstrādātos digitālos ziņošanas rīkus, kā arī attiecīgā gadījumā informāciju, kas jau paziņota citiem mērķiem. Lai varētu veikt precīzas aplēses, Aģentūrai vajadzētu būt piekļuvei visai nepieciešamajai informācijai par to, cik daudz aviācijas degvielas katrs gaisa kuģu ekspluatants ir uzpildījis katrā lidostā, kā arī cik daudz aviācijas degvielas tās piegādātāji ir piegādājuši gaisa kuģu ekspluatantiem katrā lidostā, norādot arī to attiecīgās aviācijas degvielu aprites cikla emisijas.

(9) Šajā regulā noteiktajai lidojumu emisiju aprēķināšanas metodikai būtu jāatbilst izmaiņām attiecīgajos Savienības tiesību aktos un starptautiskajos standartos, datos un metodikā, kā arī zinātnes attīstībai, jo īpaši attiecībā uz noklusējuma vērtību izmantošanu. Šīs regulas vajadzībām emisiju intensitātes pamatvērtībai tradicionālajām aviācijas degvielām vajadzētu būt 89 g CO_2 ekv./MJ, kas ir atsauces vērtība aviācijas degvielām, kura izstrādāta saskaņā ar *ICAO* regulējumu, līdz brīdim, kad Savienības tiesību aktos tiks definēts konkrēts aviācijas fosilo degvielu komparators. Svaram, kas attiecināts uz vienu pasažieri, ieskaitot pasažiera bagāžu, vajadzētu būt 100 kg, un aviācijas degvielu enerģijas saturam būtu jāatbilst Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktajam un piemērojamiem starptautiskajiem standartiem un metodikai.

(10) Šajā regulā vidiskais sniegums attiecas tikai uz gaisa kuģu ekspluatantu izmantoto aviācijas degvielu siltumnīcefekta gāzu emisijām, lidojumu un to flotes darbības rādītājiem un gaisa satiksmes ietekmi uz aviācijas degvielu patēriņu. Tādējādi šī regula neattiecas uz citu ietekmi uz vidi, piemēram, uz trokšņa un citu gaisa piesārņotāju (piem., slāpekļa oksīdu (NO_x) vai cieto daļiņu (*PM*)) emisijām.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Lidojumu emisiju aplēšanas metodika ir balstīta uz aviācijas degvielu vidējo iepriekšējo patēriņu, un flotes atjaunošanai un optimizētai maršruta plānošanai var būt vērā ņemama ietekme uz aviācijas degvielu patēriņa samazināšanu un tādējādi arī lidojumu emisiju samazināšanu. Šie divi faktori būtu automātiski jāatspoguļo lidojumu emisiju aprēķināšanas metodikā, lai atvieglotu pāreju uz efektīvākiem gaisa kuģiem un optimizētu maršrutu plānošanu. Tāpēc lidojumu emisijām, ko Aģentūra aplēsusi, izmantojot šajā regulā noteikto metodiku, būtu jāstimulē flotes atjaunošana un optimizēta maršrutu plānošana. Šajā regulā noteiktajai metodikai vajadzētu būt pietiekami stingrai, lai ņemtu vērā tehnoloģiskās izmaiņas un darbības progresu.

(12) Ja turpmāko regulāro lidojumu ekspluatācijas apstākļi sakrīt ar apstākļiem lidojumos, kas jau tiek veikti attiecīgajā maršrutā, aplēses, kas saskaņā ar šo regulu balstītas uz to pašu maršrutu, ir ievērojami uzticamākas minēto regulāro lidojumu vidiskā snieguma aplēses. Šajā regulā ekspluatācijas apstākļi attiecas uz gaisa kuģa tipu, aviācijas degvielu veidu, pasažieru vidējo skaitu un pārvadātās kravas masu. Tomēr, ja gaisa kuģu ekspluatants maina lidojuma ekspluatācijas apstākļus vai veic jaunus lidojumus, aviācijas degvielu patēriņš un aviācijas degvielu vidiskais sniegums būtu jāaplēš, izmantojot jaunākās pieejamās zinātniskās metodes un pierādījumus. Šādām aplēsēm vajadzētu būt precīzām un balstītām uz pieeju, kas atbilst piesardzības principam. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka lidojumu emisiju aprēķināšanas metodika abiem gadījumiem, t. i., lidojumiem, attiecībā uz kuriem ir pieejama visa nepieciešamā informācija par gaisa kuģu ekspluatanta agrākām darbībām, kas tiek uzskatīta par uzticamu avotu minēto darbību aplēsēm, un lidojumiem, par kuriem minētā informācija nav pieejama.

(13) Turpmāko lidojumu grafiki būtu jādara zināmi Aģentūrai, ievērojot nepieciešamos konfidencialitātes apsvērumus, lai Aģentūra iespējami precīzi salīdzina ekspluatācijas apstākļus un aplēš lidojumu emisijas. Turklāt gaisa kuģu ekspluatantiem būtu jācenšas sniegt Aģentūrai jebkādu citu informāciju, kas varētu atvieglot maksimāli precīzu aplēšu veikšanu par lidojumu emisijām.

(14) Informācija, kas tiek paziņota Aģentūrai, jo īpaši par aviācijas degvielas patēriņu katrā lidojumā un par katrā lidostā uzpildīto aviācijas degvielu aprites cikla emisijām, pirms tam būtu jāpārbauda neatkarīgam verificētājam. Šī neatkarīgā verifikācija būtu jāveic, pamatojoties uz principiem un norādījumiem attiecīgajos Savienības tiesību aktos un piemērojamos starptautiskajos standartos un metodikās. Verifikācijā būtu jāņem vērā arī pašreizējās starptautiskās norises, jo īpaši ar mērķi nodrošināt, ka attiecīgā gadījumā labumu no šīs regulas noteikumiem var gūt arī lidojumi uz Savienību.

(15) Šajā regulā būtu jāparedz noteikumi par Aģentūras piešķirto marķējumu derīguma termiņu un nosacījumi derīguma termiņa iekļaušanai marķējumu piešķiršanā gaisa kuģu ekspluatantiem, kā arī nosacījumi, ar kuriem gaisa kuģu ekspluatantiem skaidri ir jāparāda klientiem informācija par šo derīgumu.

(16) Šajā regulā būtu jāparedz nosacījumi par Aģentūras piešķirto marķējumu izvietošanu. Digitalizācijas laikmetā, jo īpaši attiecībā uz gaisa transportu, klienti tiešsaistē var piekļūt daudz plašākam informācijas kopumam par gaisa transporta pakalpojumiem, ko piedāvā konkurējoši gaisa kuģu ekspluatanti. Tāpēc ir būtiski nodrošināt, ka Aģentūras piešķirtie marķējumi gaisa kuģu ekspluatantam tiek izvietoti visās tirdzniecības vietās, kas tam pieder, ievērojot šajā regulā noteiktās veidnes. Gaisa kuģu ekspluatantiem būtu arī jānodrošina, ka visās tirdzniecības vietās, ar kurām tiem ir līgumattiecības, ir izvietoti Aģentūras piešķirtie marķējumi. Visbeidzot, gaisa kuģu ekspluatantiem būtu jāpieliek saprātīgas pūles, lai nodrošinātu, ka arī tirdzniecības vietās, ar kurām tie nesadarbojas, ir izvietoti Aģentūras piešķirtie marķējumi. Ja tas netiktu izdarīts, varētu tikt apdraudēta cilvēku uzticēšanās marķējumam un gaisa kuģu ekspluatantu centieniem izmantot aviācijas degvielas, kuru aprites cikla emisijas ir zemākas.

(17) Šajā regulā būtu jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem gaisa kuģu ekspluatanti izvieto Aģentūras piešķirtos marķējumus un nodrošina, ka lidojumu emisijas ir viegli saprotamas. Tajā būtu jānosaka dizaina specifikācijas un izvietošanas veidnes, lai visi gaisa kuģu ekspluatanti informāciju par lidojumu emisijām izvietotu saskaņotā un atpazīstamā veidā.

(18) Dizaina elementos būtu jāiekļauj logotips, lai pierādītu, ka Aģentūra Eiropas Savienības vārdā ir aplēsusi lidojumu emisijas saskaņā ar šo regulu. Šim saskaņotajam logotipam būtu jākalpo par līdzekli, lai nodrošinātu saskaņā ar šo regulu veikto lidojumu emisiju aplēšu atpazīšanu un veicinātu uzticēšanos tām. Logotipam būtu arī jākalpo tam, lai pārstāvētu šo regulu pasaulē un izvairītos no sajaukšanas ar citiem Savienības tiesību aktiem un esošajām iniciatīvām ilgtspējas jomā, piemēram, ar marķējumiem, kas piešķirti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2017/1369 ([3]) un atbilstoši tai pieņemtajām deleģētajām regulām. Lai uzlabotu saziņu un palielinātu informētību, šajā regulā būtu arī jānosaka konkrēta terminoloģija, lai skaidri norādītu uz katru no elementiem, kas veido lidojuma emisiju marķējumu. Tas ietver, piemēram, lidojumu emisiju, logotipa un citu aspektu kombināciju, kuriem vajadzētu būt marķējuma galvenajiem elementiem. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka tāda vienkārša un skaidra marķējuma logotipa dizains, kas vienmēr ir jāizvieto kopā ar lidojuma emisijām, ietverot Savienības karogu. Ar šajā regulā paredzētajiem marķējumu izvietošanas nosacījumiem būtu jānodrošina, ka marķējumi ir viegli pieejami un saprotami, kā arī ļauj klientiem viegli salīdzināt dažādu gaisa kuģu ekspluatantu veikto lidojumu vidisko sniegumu tajā pašā maršrutā. Ar šo regulu būtu jānodrošina konsekventa un precīza emisiju datu izvietošana, lai garantētu salīdzināmību un godīgu konkurenci transporta iekšējā tirgū, jo īpaši tad, ja gaisa transporta pakalpojumi ir daļa no multimodālā transporta ķēdēm vai šie pakalpojumi konkurē ar citiem transporta veidiem. Šajā nolūkā šai regulai būtu jāatbilst piemērojamiem tiesību aktiem par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti.

(19) Marķējumu izvietošanas nosacījumi būtu jāiedala primārajā attēlā un sekundārajā attēlā. Marķējumu izvietošana var uzlabot klientu informētību par aplēstajām lidojumu emisijām un gaisa kuģu ekspluatantu centieniem samazināt to piedāvāto gaisa transporta pakalpojumu vidisko pēdu. Primārajā attēlā, kur vienmēr viegli saprotamā formātā būtu jāiekļauj attiecīgā lidojuma galvenie elementi visā lidojuma meklēšanas un pirkšanas procesā, nebūtu jāprasa nekāda mijiedarbība no klienta. Primārajā attēlā būtu jāiekļauj arī elementi, kas nepieciešami, lai klients varētu salīdzināt konkrēta gaisa kuģu ekspluatanta sniegumu ar citu konkurējošu gaisa kuģu ekspluatantu sniegumu tajā pašā maršrutā. Šāda salīdzinājuma mērķim vajadzētu būt atvieglot klientam attiecīgās vidiskās informācijas izpratni, kā arī vēl vairāk stimulēt gaisa kuģu ekspluatantu centienus uzlabot savu vidisko sniegumu. Sekundārajā attēlā, kur būtu nepieciešama klienta mijiedarbība, lai izvietotā informācija būtu redzama, būtu jāietver augstāks detalizācijas un pamatinformācijas līmenis attiecībā uz to, kā tika aplēstas lidojuma emisijas, citastarp, piemēram, gaisa kuģu ekspluatanta izmantoto aviācijas degvielu vidējais vidiskais sniegums.

(20) Lai veicinātu klientu uzticēšanos, ir būtiski nodrošināt, ka gaisa kuģu ekspluatanti izvieto tikai derīgus marķējumus. Šajā regulā būtu jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem Aģentūra pārbauda, vai gaisa kuģu ekspluatanti pareizi īsteno un izvieto marķējumus saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem un piemērojamiem starptautiskajiem standartiem un metodiku. Gaisa kuģu ekspluatanti neizvieto atsauktus un derīgumu zaudējušus marķējumus. Šajā regulā būtu arī jāizklāsta nosacījumi, ar kuriem Aģentūra pārbauda gaisa kuģu ekspluatantu paziņotās informācijas precizitāti un patiesumu saistībā ar to darbībām. Tāpēc ir lietderīgi šajā regulā līdztekus piemērojamiem izpildes noteikumiem un Aģentūras pilnvarām izklāstīt arī nosacījumus marķējumu pārskatīšanai, kā arī procedūru, kurā Aģentūra atsauc nederīgus marķējumus vai uzdod gaisa kuģu ekspluatantiem attiecīgi pielāgot to izvietojumu.

(21) Aģentūrai būtu jāizveido un jāuztur lidojumu emisiju tīmekļvietne, kas nodrošina, ka informācija par šo sistēmu ir viegli pieejama gan gaisa kuģu ekspluatantiem, gan sabiedrībai. Tas ir nepieciešams arī tādēļ, lai sistēmu padarītu pievilcīgāku gaisa kuģu ekspluatantiem.

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/1369 (2017. gada 4. jūlijs), ar ko izveido energomarķējuma satvaru un atceļ Direktīvu 2010/30/ES (OV L 198, 28.7.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Lai atvieglotu lidojumu emisiju marķējuma izmantošanu Savienībā, no šīs regulas spēkā stāšanās dienas līdz 2028. gada 1. janvārim Aģentūrai būtu jāizdod marķējumi tikai par pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem vai jauktiem pasažieru un kravas pārvadājumiem (izņemot pakalpojumus, kad tiek veikti tikai kravas gaisa pārvadājumi). Pasažieru un kravas gaisa pārvadājumu pakalpojumi pēc būtības atšķiras to darbības organizēšanas ziņā, jo īpaši aplūkojot to attiecības ar galapatērētājiem. Šajā regulā par prioritāti ir noteikta marķējumu piešķiršana gaisa kuģu ekspluatantiem, kas sniedz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus, lai tirgus dalībniekiem pietiktu laika iepazīties ar marķējumu. Marķējumiem būtu jāattiecas uz visiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu veidiem tikai no 2028. gada 1. janvāra.

(23) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar *ReFuelEU Aviation* komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Šajā regulā ir paredzēti sīki izstrādāti noteikumi, lai nodrošinātu Regulas (ES) 2023/2405 14. pantā izklāstīto noteikumu par vides marķējuma sistēmu vienotu īstenošanu un atbilstību tiem, proti:

a) standartizēta un zinātniski pamatota metodika lidojumu emisiju aprēķināšanai, citastarp aplēšu metodika, kuras pamatā ir labākie pieejamie zinātniskie dati;

b) procedūra, saskaņā ar kuru gaisa kuģu ekspluatanti sniedz Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") attiecīgo informāciju lidojumu emisiju aplēšanai un attiecīgo marķējumu piešķiršanai;

c) aģentūras piešķirto marķējumu derīguma termiņa ilgums;

d) nosacījumi un procedūras, saskaņā ar kurām Aģentūra pārskata un atsauc marķējumus un izdod jaunus marķējumus;

e) veidnes marķējumu izvietošanai;

f) noteikumi par vieglas piekļuves visiem piešķirtajiem marķējumiem mašīnlasāmā formātā nodrošināšanu;

g) iespēja un nosacījumi, saskaņā ar kuriem gaisa kuģu ekspluatanti var izvietot citu informāciju par vidisko sniegumu, uz kuru neattiecas šīs regulas darbības joma.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "lidojuma emisijas" ir aplēstās aviācijas degvielas aprites cikla emisijas, ko rada gaisa kuģa ekspluatanta veikts lidojums un ko veido salona emisijas un kravas emisijas, kuras mēra oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnās;

2) "salona emisijas" ir uz salonu attiecinātā lidojuma emisiju daļa, ko mēra oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnās;

3) "kravas emisijas" ir uz kravu attiecinātā lidojuma emisiju daļa, ko mēra oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnās;

4) "salona emisijas uz pasažieri" ir rezultāts, ko iegūst, dalot salona emisijas ar vidējo pasažieru skaitu lidojumos iepriekšējā attiecīgajā sarakstu periodā, mērot oglekļa dioksīda ekvivalenta kilogramos uz pasažieri;

5) "kravas emisijas uz tonnu" ir rezultāts, ko iegūst, dalot kravas emisijas ar iepriekšējā attiecīgajā sarakstu periodā gaisa kuģī pārvadātās kravas vidējo masu, mērot oglekļa dioksīda ekvivalenta kilogramos uz tonnu kravas;

6) "salona emisijas uz pasažierkilometru" ir rezultāts, ko iegūst, dalot aplēstās salona emisijas uz pasažieri ar nolidoto attālumu maršrutā, mērot oglekļa dioksīda ekvivalenta gramos uz pasažierkilometru;

7) “kravas emisijas uz tonnkilometru” ir rezultāts, ko iegūst, dalot aplēstās kravas emisijas uz tonnu ar nolidoto attālumu maršrutā, mērot oglekļa dioksīda ekvivalenta gramos uz tonnkilometru;

8) “marķējums” ir drukāta vai elektroniska grafiska diagramma, kurā apvienots marķējuma logotips un III pielikumā noteiktā informācija;

9) “marķējuma logotips” ir attēls, kas definēts šīs regulas III pielikuma 1. punktā un atspoguļo lidojuma emisiju verifikāciju;

10) “marķējumi ar beigušos derīguma termiņu” ir marķējumi, kuru derīguma termiņš ir beidzies;

11) “digitāls ziņošanas rīks” ir digitāla platforma, ko izstrādājusi un pārvalda Aģentūra un kas ir unikāls gaisa kuģu ekspluatantu kontaktpunkts datu paziņošanai un marķējumu izplatīšanai;

12) “gaisa kuģis” ir gaisa kuģis, kā tas definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 ([4]) 3. panta 28) punktā;

13) “gaisa kuģa ekspluatanta apliecība” (“*AOC*”) ir gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (*AOC*), kā tā definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 ([5]) 2. panta 8) punktā;

14) “lidosta” ir lidosta, kā tā definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/12/EK ([6]) 2. panta 1) punktā;

15) “sēdvieta” ir sēdvieta, kura uzstādīta gaisa kuģī un kurā pasažieri var izmitināt visu lidojuma laiku;

16) “pasažieris” (“*pax*”) ir persona, kas gaisa kuģa izlidošanas brīdī ieņem sēdvietu gaisa kuģa salona zonā un kas ceļo ar gaisa kuģi, lai sasniegtu konkrētu galamērķi;

17) “sēdvietas laukums” ir platība, kas katram pasažierim un katrai salona klasei piešķirta katrai sēdvietai, kvadrātmetros;

18) “salona klase” ir atsevišķs pakalpojums un izmitināšana, ko sniedz pasažieriem un ko raksturo sēdvietu īpašā konfigurācija salonā, ērtības un braukšanas maksas struktūras;

19) “sarakstu periods” ir sarakstu periods, kā tas definēts Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 ([7]) 2. panta d) punktā;

20) “lidojuma aviācijas degviela” ir aviācijas degvielu daudzums, ko gaisa kuģis patērē, veicot lidojumu, no tā kustības no stāvvietas izlidošanas lidostā līdz pilnīgas apstāšanās brīdim ielidošanas lidostas stāvvietā, mērot tonnās;

21) “lidojuma laiks” ir kopējais laiks, kas pagājis no gaisa kuģa sākotnējās kustības no stāvvietas izlidošanas lidostā līdz pilnīgas apstāšanās brīdim ielidošanas lidostas stāvvietā, mērot minūtēs;

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) “aviācijas degvielu aprites cikla emisijas” ir aviācijas degvielu oglekļa dioksīda ekvivalenta emisijas, kas ietver oglekļa dioksīda ekvivalenta emisijas no enerģijas ražošanas, transportēšanas, sadales un izmantošanas gaisa kuģī, arī sadegšanas laikā, un kas ir emitētā oglekļa dioksīda (CO_2), metāna (CH_4) un slāpekļa(I) oksīda (N_2O) summa, to aprēķinot saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C punktu un attiecīgā gadījumā citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem un starptautiskajiem standartiem, kā arī datiem un metodiku, kas atspoguļo jaunākās zinātnes atziņas saskaņā ar *ICAO* regulējumu, un šīs emisijas mēra oglekļa dioksīda ekvivalenta gramos uz megadžoulu;

23) “oglekļa dioksīda ekvivalents” (“CO_2 ekv.”) ir mērvienība, ar ko siltumnīcefekta gāzes radiatīvo forsējumu salīdzina ar oglekļa dioksīda (CO_2) radiatīvo forsējumu;

24) “aviācijas degvielas siltumnīcefekta gāzu sistēma” ir sistēma, ar ko gaisa kuģu ekspluatantiem piešķir priekšrocības par siltumnīcefekta gāzu emisiju no aviācijas degvielām samazināšanu;

25) “krava” ir pārvadātās preces, materiāli un pakas, kas nav pasažieru bagāža un ko pārvadā ar gaisa kuģi;

26) “tirdzniecības vieta” ir fiziska vieta vai tiešsaistes platformas pakalpojums, kas pieder gaisa kuģu ekspluatantam vai kas piedāvā gaisa kuģu ekspluatanta lidojumus un kur gaisa kuģu ekspluatants vai jebkura persona, kas pilnvarota pārstāvēt minēto gaisa kuģu ekspluatantu, glabā un dara publiski pieejamu informāciju par lidojumiem, kurus veic minētais gaisa kuģu ekspluatants, pirkšanas vai salīdzināšanas vajadzībām.

3. pants

Pieteikums marķējuma piešķiršanai, ko veic Aģentūra

1. Gaisa kuģu ekspluatants, kas vēlas saņemt marķējumu saviem lidojumiem, katru gadu līdz 1. februārim iesniedz Aģentūrai pieteikumu, izmantojot digitālā ziņošanas rīka īpašo moduli. Šajā nolūkā gaisa kuģu ekspluatants norāda aptveramo lidojumu apjomu saskaņā ar Regulas (ES) 2023/2405 14. panta 2. punktu. Pamatojoties uz pieteikumu, Aģentūra sazinās ar gaisa kuģu ekspluatantu.

2. Līdz katra gada 1. maijam 1. punktā minētie gaisa kuģu ekspluatanti, izmantojot digitālā ziņošanas rīka īpašo moduli, paziņo 3. un 4. punktā uzskaitīto informāciju par saviem regulārajiem lidojumiem un darbībām, kas veiktas iepriekšējā kalendārajā gadā.

3. Gaisa kuģu ekspluatants par saviem regulārajiem lidojumiem divos nākamajos sarakstu periodos paziņo šādu informāciju:

a) maršruti ar atsaucēm uz uzlidošanas un ielidošanas lidostām, ko nosaka pēc to attiecīgajiem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) un Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (*IATA*) kodiem;

b) izmantojamais gaisa kuģu tips vai tipi, ieskaitot sēdvietu skaitu katrā salona klasē un *ICAO* un *IATA* kodi;

c) paredzamais lidojumu skaits, ko paredzēts veikt katrā maršrutā, pievienojot sīki izstrādātu aplēses pamatojumu;

d) sarakstu periods vai darbību periodi;

e) pēc izvēles attiecībā uz regulāriem lidojumiem, kas ir jauni, vai gadījumos, kad ekspluatācijas apstākļi ievērojami atšķiras no iepriekšējiem lidojumiem, – šādu informāciju kopā ar detalizētu pamatojumu:

   i) aplēstais lidojuma aviācijas degvielas daudzums;

   ii) aplēstais pasažieru skaits katrā salona klasē;

   iii) aplēstais kravas apjoms.

4. Gaisa kuģu ekspluatants paziņo šādu informāciju par darbībām, kas veiktas iepriekšējā kalendārajā gadā:

a) par katru ekspluatēto gaisa kuģi:

   i) gaisa kuģa tips, kas definēts pēc tā attiecīgajiem *ICAO* un *IATA* kodiem;

   ii) pieejamo sēdvietu skaits pēc salona klases katrai salona konfigurācijai;

iii) sēdvietu platība pēc salona klases, ja šī informācija ir pieejama;

b) par katru lidojumu, ko veic konkrētā maršrutā:

i) gaisa kuģa tips, kas definēts pēc tā attiecīgajiem *ICAO* un *IATA* kodiem;

ii) maršruts ar atsauci uz uzlidošanas un ielidošanas lidostu, ko nosaka pēc to attiecīgajiem *ICAO* un *IATA* kodiem;

iii) to lidojumu skaits, kas veikti vienādos ekspluatācijas apstākļos;

iv) pasažieru un sēdvietu skaits katrā salona klasē;

v) kravas apjoms;

vi) lidojuma aviācijas degvielas daudzums;

vii) lidojuma laiks;

viii) lidojuma veikšanas mēnesis un gads;

c) par katru aviācijas degvielu partiju, kas uzpildīta konkrētā izlidošanas lidostā, iepirkta no aviācijas degvielas piegādātājiem un par ko ir pieprasītas priekšrocības, un brīvprātīgi par visām pārējām aviācijas degvielu partijām:

i) daudzums tonnās, partijas numurs un aviācijas degvielas piegādātāja identifikācija;

ii) lidosta, ko nosaka pēc tās attiecīgajiem *ICAO* un *IATA* kodiem, un pierādījums par pirkumu un piegādi minētajā lidostā;

iii) aviācijas degvielu aprites cikla emisijas, izteiktas oglekļa dioksīda ekvivalenta gramos uz megadžoulu (g CO_2 ekv./MJ);

iv) attiecīgā gadījumā – deklarācija par aviācijas degvielu siltumnīcefekta gāzu sistēmu, par ko ir pieprasītas priekšrocības, atsauce uz juridisko instrumentu, saskaņā ar kuru priekšrocības pieprasītas, un tās iestādes identifikācija, kurai pieprasījums iesniegts.

5. Aģentūra izmanto 3. un 4. punktā minēto informāciju, ievērojot nepieciešamos konfidencialitātes apsvērumus, lai apstrādātu pieteikumu un piešķirtu marķējumus.

6. Aģentūra ņem vērā arī informāciju, ko gaisa kuģu ekspluatanti un aviācijas degvielu piegādātāji paziņojuši saskaņā ar Regulas (ES) 2023/2405 8. un 10. pantu.

7. Aģentūra var pieprasīt gaisa kuģa ekspluatantam sniegt jebkādu papildu informāciju, kas vajadzīga lidojumu emisiju aplēšanai un marķējumu piešķiršanai.

8. Pirms gaisa kuģu ekspluatants sniedz Aģentūrai 4. un 6. punktā minēto informāciju, to verificē neatkarīgs verificētājs, kas norādīts gaisa kuģu ekspluatanta ziņojumā. Verifikāciju veic saskaņā ar Regulas (ES) 2023/2405 8. panta 3. punktā noteiktajām prasībām. Gaisa kuģu ekspluatants iesniedz verificētājam visus attiecīgos apliecinošos dokumentus, lai atvieglotu 4. un 6. punktā minētās informācijas verifikācijas procesu.

Turklāt informāciju, kas sniegta saskaņā ar 4. punkta c) apakšpunktu un kas attiecas uz aviācijas degvielu aprites cikla emisijām, verificē viena no sertifikācijas struktūrām, kas noteiktas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 vai Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (*CORSIA*).

4. pants

Marķējumu piešķiršana gaisa kuģu ekspluatantu lidojumiem

1. Ja Aģentūra konstatē, ka informācija, ko gaisa kuģu ekspluatants sniedzis saskaņā ar 3. pantu, ir pilnīga un precīza, tā līdz katra gada 30. jūnijam:

a) aplēš katra lidojuma vai lidojumu kopuma lidojuma emisijas saskaņā ar 5. pantu;

b) sagatavo un piešķir marķējumus regulārajiem lidojumiem, nodalot marķējumus katram no diviem nākamajiem sarakstu periodiem saskaņā ar 2. punktā minēto derīguma termiņu;

c) izplata marķējumus mašīnlasāmā formātā gaisa kuģu ekspluatantiem, informējot tos par marķējumu izvietošanas termiņu un derīguma termiņu, izmantojot digitālā ziņošanas rīka īpašo moduli un III pielikumā noteiktās veidnes.

2. Aģentūras piešķirto marķējumu derīguma termiņš ir šāds:

a) gaisa kuģu ekspluatanta ziemas sarakstu periodā derīguma periods ir no marķējuma piešķiršanas dienas līdz ziemas sarakstu perioda beigām saskaņā ar I pielikumā noteikto grafiku;

b) gaisa kuģu ekspluatanta vasaras sarakstu periodā derīguma periods ir pieci mēneši pirms minētā vasaras sarakstu perioda sākuma līdz tā beigām saskaņā ar I pielikumā noteikto grafiku.

3. Ja Aģentūra konstatē, ka gaisa kuģu ekspluatants nav iesniedzis visu informāciju, kas vajadzīga marķējuma piešķiršanai saskaņā ar 3. pantu, vai ja tai ir pienācīgi pamatoti iemesli uzskatīt, ka sniegtā informācija nav pilnīga vai precīza, Aģentūra pieprasa gaisa kuģu ekspluatantam labot sniegto informāciju vai sniegt papildu informāciju.

4. Ja Aģentūra pēc iepriekšējā punktā minētā pieprasījuma iesniegšanas konstatē, ka gaisa kuģu ekspluatanta sniegtā informācija neatbilst 3. pantā noteiktajām minimālajām prasībām vai ka šādas informācijas patiesumu vai precizitāti nevar pārbaudīt, Aģentūra pēc tam, kad gaisa kuģu ekspluatantam ir piešķirtas tiesības tikt uzklausītam, noraida marķējuma piešķiršanu. Aģentūra par to informē attiecīgo gaisa kuģu ekspluatantu.

5. Ja informācija, ko gaisa kuģu ekspluatants sniedzis saskaņā ar 3. pantu, ir jālabo pēc tās iesniegšanas vai pēc tam, kad Aģentūra to ir pārbaudījusi, vai tā vairs nav derīga, gaisa kuģu ekspluatants par to bez liekas kavēšanās informē Aģentūru, izmantojot digitālo ziņošanas rīku, un sniedz laboto informāciju ar nepieciešamo pamatojumu. Aģentūra, pamatojoties uz gaisa kuģu ekspluatanta sniegto informāciju un pamatojumu, var ar atpakaļejošu spēku atjaunināt lidojumu emisijas un piešķirt jaunus marķējumus attiecīgajiem lidojumiem vai lidojumu kopumam.

5. pants

Lidojumu emisiju aplēse

1. Aģentūra, izmantojot šīs regulas II pielikumā izklāstīto metodiku, novērtē katra gaisa kuģu ekspluatanta veiktā lidojuma vai ar vienādiem nosacījumiem veiktu lidojumu kopuma emisijas:

a) aprēķinot lidojuma emisijas saskaņā ar II pielikuma 1. punktu;

b) attiecinot lidojuma emisijas uz salonu un kravu saskaņā ar II pielikuma 2. punktu;

c) ģenerējot emisiju pēdu un efektivitāti saskaņā ar II pielikuma 3. punktu;

d) attiecinot salona emisijas uz katru salona klasi saskaņā ar II pielikuma 4. punktu.

2. Piemērojot II pielikumā noteikto metodiku, Aģentūra aplēš katra gaisa kuģu ekspluatanta veiktā lidojuma vai ar vienādiem nosacījumiem veiktu lidojumu kopuma emisijas saskaņā ar vislabāko aplēsi par:

a) paredzamo aviācijas degvielu patēriņu, kas vajadzīgs, lai veiktu lidojumu no konkrētas lidostas, pamatojoties uz lidojuma aviācijas degvielas vidējo svērto vērtību visos lidojumos, kas veikti minētajā maršrutā iepriekšējā atbilstošajā sarakstu periodā;

b) paredzamajām aviācijas degvielu aprites cikla emisijām no konkrētajā izlidošanas lidostā uzpildītajām aviācijas degvielām, pamatojoties uz aviācijas degvielu aprites cikla emisiju vidējo svērto vērtību aviācijas degvielām, kas minētajā lidostā uzpildītas iepriekšējā atbilstošajā sarakstu periodā.

3. Ja informācijas, kas vajadzīga, lai aplēstu aviācijas degvielas patēriņu saskaņā ar šā panta 2. punkta a) apakšpunktu, nav, tā ir nepietiekama, to nevar verificēt vai tā ir pieejama tikai par būtiski atšķirīgiem ekspluatācijas apstākļiem, Aģentūra aprēķina lidojuma veikšanai nepieciešamo aviācijas degvielu patēriņu saskaņā ar II pielikuma 1. punkta 3. apakšpunkta b) punktu.

4. Ja informācijas, kas vajadzīga, lai aplēstu paredzamās aviācijas degvielu aprites cikla emisijas saskaņā ar 2. punkta b) apakšpunktu, nav, tā ir nepietiekama, to nevar verificēt vai tā ir pieejama par būtiski atšķirīgiem ekspluatācijas apstākļiem, Aģentūra šīs aviācijas degvielas uzskata par tradicionālajām aviācijas degvielām.

5. Atkāpjoties no 2. punkta b) apakšpunkta, lai aplēstu vidējās aviācijas degvielu aprites cikla emisijas saskaņā ar minēto apakšpunktu, Aģentūra var piešķirt konkrētas aviācijas degvielu partijas konkrētam lidojumam vai lidojumu kopumam, ko veic gaisa kuģu ekspluatants no konkrētas izlidošanas lidostas, ar noteikumu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) gaisa kuģu ekspluatants to ir pieprasījis, izmantojot digitālā ziņošanas rīka īpašo moduli;

b) aviācijas degvielu piegādātāji fiziski piegādā aviācijas degvielas gaisa kuģu ekspluatantiem attiecīgajā lidostā konkrētam lidojumam vai lidojumu kopumam fiziski identificējamās partijās, ko pamato piegādes pierādījums, piemēram, produkta nodošanas dokuments;

c) lidojums vai lidojumu kopums, kam piešķirtas partijas, ir identificēts un definēts vismaz pēc maršruta;

d) aviācijas degvielu partijas, kas piešķirtas konkrētam lidojumam vai lidojumu kopumam saskaņā ar šo pantu, atskaita no to aviācijas degvielu aprites cikla emisiju vidējās svērtās aplēses, kuras gaisa kuģu ekspluatants rada minētajā lidostā, un tās neizmanto, lai noteiktu aviācijas degvielu vidējo vidisko sniegumu minētajā lidostā;

e) attiecīgā gadījumā aviācijas degvielas tiek piešķirtas tam pašam konkrētajam lidojumam vai lidojumu apakškopumam, par kuru ziņots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK ([8]).

6. Ja gaisa kuģu ekspluatants veic turpmākus lidojumus, starp tiem neuzpildot aviācijas degvielas, Aģentūra sadala paredzamās aviācijas degvielu aprites cikla emisijas sākotnējā izlidošanas lidostā proporcionāli pa visiem lidojumiem, ko veic šādos apstākļos.

7. Ja gaisa kuģu ekspluatants Aģentūrai nesniedz pietiekamu informāciju par to aviācijas degvielu aprites cikla emisijām, kas uzpildītas izlidošanas lidostā, vai ja aviācijas degvielas fiziski nevar attiecināt uz konkrētu izlidošanas lidostu, Aģentūra šīs aviācijas degvielu partijas uzskata par tradicionālajām aviācijas degvielām.

8. Noklusējuma vērtības, ko izmanto, lai aplēstu 2. punkta b) apakšpunktā minētās paredzamās aviācijas degvielu aprites cikla emisijas, dara zināmas un atjaunina tīmekļvietnē, kas izveidota saskaņā ar 8. pantu.

([8]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

6. pants

Marķējumu izvietošana, ko veic gaisa kuģu ekspluatanti

1. Gaisa kuģu ekspluatanti, kam ir marķējums, ir atbildīgi par marķējuma un tā logotipa izmantošanas veidu, jo īpaši saistībā ar reklāmu, un par atbilstību šīs regulas prasībām. Marķējumu, citastarp marķējuma logotipa, piešķiršana gaisa kuģu ekspluatantam vai tirdzniecības vietai dod tiesības izmantot marķējuma logotipu tikai saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām.

2. Gaisa kuģu ekspluatanti izvieto tiem piešķirtos marķējumus visās to īpašumā esošajās tirdzniecības vietās bez liekas kavēšanās un saskaņā ar III pielikumā noteiktajām specifikācijām un šādām prasībām:

a) vēlākais, 15 dienās pēc to saņemšanas no Aģentūras saskaņā ar 4. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Par jebkuru kavēšanos paziņo un sniedz pamatojumu Aģentūrai minētajās 15 dienās;

b) marķējumus izvieto skaidri redzamā veidā kopā ar būtisku lidojuma informāciju, citastarp maršrutu, plānoto lidojuma laiku un ilgumu, kā arī cenu, visa elektroniskā pirkuma procesa laikā, sākot no lidojuma meklētājprogrammas rezultātiem, un pēc pirkuma pabeigšanas, kā arī gan elektroniskā pirkuma apstiprinājumā, gan šāda apstiprinājuma piegādē;

c) marķējumu izvieto visos minēto lidojumu vizuālās reklāmas un tehniskajos popularizēšanas materiālos, citastarp internetā, digitālajās lietotnēs un fiziskā formātā, neatkarīgi no šādas reklāmas vai popularizēšanas ģeogrāfiskās atrašanās vietas.

3. Gaisa kuģu ekspluatanti var norādīt marķējumus uz to lidojumu iekāpšanas kartēm, par kuriem šie marķējumi ir piešķirti.

4. Gaisa kuģu ekspluatanti tiem piešķirtos marķējumus izvieto bez pārtraukuma 4. panta 2. punktā paredzētajos attiecīgajos derīguma termiņos.

5. Lai nodrošinātu marķējumu skaidru un pareizu izvietošanu, gaisa kuģu ekspluatanti:

a) neiesniedz klientiem marķējumus, zīmes, simbolus vai jebkādas līdzvērtīgas formas vai uzrakstus, kas atgādina marķējumus, kuri izdoti saskaņā ar šo regulu, un kas neatbilst šīs regulas prasībām;

b) neiesniedz klientiem un neuzrāda lidojumu emisijas, kas ir līdzvērtīgas vai līdzīgas tām, kuras iekļautas šajā regulā paredzētajā marķējumā, vai kas atgādina saskaņā ar šo regulu aplēstās lidojumu emisijas, vai kas var atgādināt vai reproducēt Regulas (ES) 2023/2405 14. panta 3. punktā noteikto informāciju vai mērvienības, attiecībā uz lidojumiem vai lidojumu kopumiem, par kuriem marķējums nav pieprasīts saskaņā ar šo regulu, un jebkuru citu darbību, kas nav saistīta ar šīs regulas darbības jomu;

c) atturas iekļaut jebkādu informāciju saistībā ar to veiktiem konkrēta veida aviācijas degvielas pirkumiem, kas var radīt klientiem nepatiesu priekšstatu, ka konkrētais lidojums tiks veikts, izmantojot konkrēta veida aviācijas degvielas, ja vien gaisa kuģu ekspluatants nevar pierādīt minētā veida aviācijas degvielu fizisku klātbūtni konkrētajā lidojumā tādā daudzumā un raksturojumā, kā norādīts patērētājiem.

6. Gaisa kuģu ekspluatanti nodrošina, ka gadījumos, kad to lidojumi tiek piedāvāti vai darīti pieejami tirdzniecības vietās, ar kurām gaisa kuģu ekspluatantam ir līgumattiecības:

a) marķējumus izvieto bez liekas kavēšanās un, vēlākais, 30 dienās pēc to saņemšanas no Aģentūras saskaņā ar 4. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Par jebkuru kavēšanos paziņo un sniedz pamatojumu Aģentūrai minētajās 30 dienās;

b) tirdzniecības vietas nenoraida marķējumu izvietošanu un nepārrēķina lidojumu emisijas, ko Aģentūra aplēsusi par šiem gaisa kuģu ekspluatantiem, ne salīdzināšanas, ne iegādes nolūkā.

7. Gaisa kuģu ekspluatanti pieliek saprātīgas pūles, lai nodrošinātu, ka tirdzniecības vietas, ar kurām tie nesadarbojas, bet kurās tiek rādīti to lidojumi, arī bez liekas kavēšanās izpilda iepriekšējā punktā noteiktās prasības.

7. pants

Atbilstības uzraudzība

1. Aģentūra vismaz reizi pusgadā attiecībā uz katru gaisa kuģu ekspluatantu, kuram piešķirts marķējums, pārbauda, vai nav mainījušies faktori, uz kuru pamata ir piešķirts marķējums katram lidojumam vai lidojumu kopumam, ko veic saskaņā ar vienādiem nosacījumiem.

2. Šā panta 1. punktā minētā pārskatīšana nozīmē, ka pārskata arī:

a) gaisa kuģu ekspluatantu saskaņā ar 3. pantu paziņotās informācijas, jo īpaši tās informācijas, kas paziņota saskaņā ar minētā panta 3. punktu, precizitāti un patiesumu;

b) marķējumu izvietošanas pareizību saskaņā ar 6. pantu un III pielikumu un marķējumu izvietošanas savlaicīgumu saskaņā ar 6. panta 2., 6. un 7. punktu;

c) kā gaisa kuģu ekspluatanti noņem marķējumus, kas ir atsaukti vai kam beidzies derīguma termiņš, saskaņā ar 4. punktu.

3. Lai veiktu pārskatīšanu, Aģentūra no gaisa kuģu ekspluatanta pieprasa vajadzīgo informāciju, citastarp attiecīgā gadījumā neatkarīgu verificētāju ziņojumus.

4. Ja Aģentūra pēc pārskatīšanas secina, ka marķējums vairs nav piemērots vai gaisa kuģu ekspluatants to nav izvietojis pareizi, tā pēc tam, kad gaisa kuģu ekspluatantam ir dota iespēja tikt uzklausītam, nolemj atsaukt esošo marķējumu vai piešķirt jaunu marķējumu. Šādu lēmumu gaisa kuģu ekspluatantam paziņo, izmantojot digitālo ziņošanas rīku.

5. Aģentūra izskata gaisa kuģu ekspluatanta sniegtos pamatojumus par jebkādiem kavējumiem marķējuma izvietošanā, kā paredzēts 6. panta 2., 6. un 7. punktā. Ņemot vērā pamatojumu, Aģentūra pēc tam, kad gaisa kuģu ekspluatantam ir dota iespēja tikt uzklausītam, pieņem vienu no šādiem lēmumiem un, izmantojot digitālo ziņošanas rīku, par to paziņo gaisa kuģu ekspluatantam:

a) atsauc visus gaisa kuģu ekspluatantam piešķirtos marķējumus, ja kavēšanās pamatojums ir neapmierinošs;

b) piešķir gaisa kuģu ekspluatantam vienreizēju izņēmumu attiecībā uz kavēšanos, arī nosakot jaunu termiņu.

6. Saņemot paziņojumu, kas izdots saskaņā ar 4. punktu vai 5. punkta a) apakšpunktu, gaisa kuģu ekspluatants bez liekas kavēšanās pielāgo marķējumu izvietojumu vai noņem atsauktos marķējumus un attiecīgā gadījumā aizstāj tos ar derīgiem marķējumiem, ko piešķīrusi Aģentūra. Gaisa kuģu ekspluatants, izmantojot digitālo ziņošanas rīku, apstiprina no Aģentūras saņemto paziņojumu izpildes statusu.

7. Aģentūra veic visus pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģu ekspluatants ievēro tās lēmumus, kas izdoti saskaņā ar 4. punktu un 5. punkta a) apakšpunktu.

8. Gaisa kuģu ekspluatanti bez liekas kavēšanās noņem marķējumus, kuri ir atsaukti vai kuriem beidzies derīgums, un Aģentūrai nav jāsniedz paziņojums to izdarīt. Gaisa kuģu ekspluatanti, izmantojot digitālo ziņošanas rīku, pastāvīgi informē Aģentūru par marķējumu izņemšanu vai labošanu.

9. Pārskatīšanā gaisa kuģu ekspluatanti sadarbojas ar Aģentūru un pastāvīgi ievēro tās norādījumus par marķējumu pareizu izvietošanu.

10. Gaisa kuģu ekspluatanti izņēmuma gadījumos var lūgt, lai Aģentūra izbeidz atsevišķus marķējumus, kas piešķirti lidojumiem vai tādu lidojumu kopumam, kuri ir pārtraukti, vai gadījumos, kad ekspluatācijas nosacījumu izmaiņu dēļ sarakstu periodā marķējumi kļūst nederīgi. Tie informē Aģentūru par savu lūgumu, izmantojot digitālo ziņošanas rīku.

11. Aģentūra informē gaisa kuģu ekspluatantus par īpašiem noteikumiem un procedūrām, kas paredzēti citos Savienības tiesību aktos un nodrošina efektīvu uzraudzību attiecībā uz atbilstību šai regulai, arī to, ka tiek pārbaudīta gaisa kuģu ekspluatantu paziņotās informācijas precizitāte un patiesums un pareiza marķējumu izvietošana.

12. Aģentūra informē gaisa kuģu ekspluatantus par visiem piemērojamiem noteikumiem un procedūrām sūdzību iesniegšanai par citiem gaisa kuģu ekspluatantiem.

8. pants

Lidojumu emisiju tīmekļvietne

1. Aģentūra izveido un uztur lidojumu emisiju tīmekļvietni ("tīmekļvietne"), kam ir publiskā daļa, kurai tiešsaistē var piekļūt plaša sabiedrība, un atbilstības daļa, kas pieejama tikai gaisa kuģu ekspluatantiem. Tīmekļvietnes atbilstības daļa ir saistīta ar Aģentūras izveidoto digitālo ziņošanas rīku.

2. Tīmekļvietnes publiskā daļa atbilst šādām minimālajām prasībām:

a) tā ir atvērta piekļuvei mašīnlasāmā formātā jebkuriem tiešsaistes pakalpojumiem, un klientam nav jāreģistrējas. Tā ir pieejama gan no tirdzniecības vietas, kur izvietoti marķējumi, gan ar visu meklētājprogrammu starpniecību;

b) tajā ir sniegta detalizēta informācija par to, kā ir aplēstas katra gaisa kuģu ekspluatantu lidojuma vai lidojumu kopuma emisijas, skaidrā, saprotamā un kodolīgā veidā informējot klientu par aprēķina metodi, citastarp visiem pieņēmumiem, sniedzot galveno terminu un mainīgo lielumu skaidrojumus, arī piemērus un ilustrācijas un jebkādu pamatinformāciju, lai atvieglotu izpratni par pasākumiem, ko Aģentūra veikusi, lai aprēķinātu lidojumu emisijas, šādam aprēķinam un aplēsēm izmantotos datus, kā arī lidojuma emisiju aplēšanai izmantotās noklusējuma vērtības;

c) tajā ir sniegta informācija par katru lidojuma emisiju aplēsi un par tirgū laisto lidojumu marķējumu piešķiršanu un attiecināšanu;

d) tajā ir sniegta informācija par aviācijas degvielu aprites cikla emisiju samazinājumu, kas panākts, gaisa kuģu ekspluatantiem iegādājoties aviācijas degvielas ar zemākām aviācijas degvielas aprites cikla emisijām konkrētā izlidošanas lidostā;

e) tajā ir meklēšanas funkcija, kas ļauj klientiem meklēt marķējumus. Meklēšanas kritēriji ir vismaz izlidošanas un ielidošanas lidosta un, pēc izvēles, gaisa kuģu ekspluatants;

f) tā ļauj salīdzināt marķējumus vienā un tajā pašā maršrutā ar etalonrādītāju, kas Aģentūrai jāizstrādā, pamatojoties uz novēroto tipisko sniegumu maršrutā vai salīdzināmos maršrutos. Sevišķi gadījumos, kad e) apakšpunktā minētajā meklēšanas funkcijā nav atlasīts neviens gaisa kuģu ekspluatants, arī:

   i) lidojuma emisiju relatīvs salīdzinājums, izteikts procentos;

   ii) aviācijas degvielas aprites cikla emisiju samazinājuma relatīvs salīdzinājums, izteikts procentos.

g) tā parāda f) apakšpunktā minēto salīdzinājumu kā gaisa kuģu ekspluatantu sarakstu augošā secībā, kā pirmo norādot gaisa kuģu ekspluatantu ar viszemākajām lidojumu emisijām vai gaisa kuģu ekspluatantu, kas izmanto aviācijas degvielas ar viszemākajām vidējām aviācijas degvielu aprites cikla emisijām;

h) tajā ir parādīta šāda informācija, pamatojoties uz meklēto maršrutu:

   i) maršruts, izteikts kilometros, ko nosaka pēc izlidošanas un ielidošanas lidostas, izmantojot abu lidostu pilnus nosaukumus, kā arī to attiecīgos *ICAO* un *IATA* kodus;

   ii) gaisa kuģu ekspluatanti, kas veic lidojumus attiecīgajā maršrutā;

   iii) vidējās salona emisijas uz pasažieri katram gaisa kuģu ekspluatantam, kas veic lidojumus attiecīgajā maršrutā;

   iv) norāde par gaisa kuģa tipu vai tipiem, ko visbiežāk ekspluatē katrs gaisa kuģu ekspluatants, kurš veic lidojumus attiecīgajā maršrutā;

   v) informācija klientiem par to, ka uz meklēšanas rīkā ievadīto maršrutu neattiecas šīs regulas darbības joma un informācija par to nav pieejama. Šādos gadījumos Aģentūra sniedz īsu skaidrojumu par kritērijiem, kas jāizpilda, lai maršrutu varētu iekļaut meklēšanas rīkā.

3. Tīmekļvietnes atbilstības daļa atbilst šādām tehniskajām specifikācijām:

a) katra gaisa kuģa ekspluatanta piekļuvi ierobežo, izmantojot unikālus pieteikšanās akreditācijas datus. Tā ir droša, un gaisa kuģu ekspluatanti var aplūkot un pārvaldīt savus atbilstības datus, citastarp ziņošanas prasības un marķējumu sagatavošanu un piešķiršanu, un to attiecīgo statusu katram maršrutam;

b) gaisa kuģu ekspluatanti var aplūkot tikai savu atbilstības informāciju. Gaisa kuģu ekspluatanti var piekļūt tikai publiskajai informācijai par citu gaisa kuģu ekspluatantu marķējumiem.

9. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Bet kravas gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri ir Regulas (ES) 2023/2405 darbības jomā, to piemēro no 2028. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2024. gada 18. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

PIETEIKUMU IESNIEGŠANAS UN MARĶĒJUMU SAGATAVOŠANAS GRAFIKS

Laika grafiks, saskaņā ar kuru gaisa kuģu ekspluatantiem ir jāiesniedz pieteikumi un Aģentūrai ir jāsagatavo un jāpiešķir marķējumi, ir šāds:

1. tabula

Pienākums	Laika grafiks
x – 1 kalendārā gada darbības, ko izmanto par pamatu informācijai, kuru Aģentūrai sniedz saskaņā ar 3. panta 4. punktu	x – 1 gada 01.01.–31,12.
Gaisa kuģu ekspluatanti iesniedz Aģentūrai savu pieteikumu marķējuma piešķiršanai saskaņā ar 3. panta 1. punktu	Līdz 01.02.x.
Gaisa kuģu ekspluatanti paziņo 3. panta 3. un 4. punktā uzskaitīto informāciju saskaņā ar 3. panta 2. punktu	Līdz 01.05.x.
Aģentūra aplēš katra lidojuma vai lidojumu kopuma lidojumu emisijas, sagatavo un piešķir marķējumus par visiem lidojumiem, kas plānoti nākamajos divos sarakstu periodos, saskaņā ar 4. panta 1. punktu	Līdz 30.06.x.
Marķējumu derīguma termiņš lidojumiem, ko veic ziemas sarakstu periodā, saskaņā ar 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu	No dienas, kad Aģentūra piešķir marķējumu x gadā, un līdz ziemas sarakstu perioda beigām laikposmā no x gada līdz x + 1 gadam, kas izmantots gaisa kuģu ekspluatanta sarakstā
Marķējumu derīguma termiņš lidojumiem, ko veic vasaras sarakstu periodā, saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu	Piecus mēnešus pirms x + 1 gada vasaras sarakstu perioda sākuma un līdz tā sarakstu perioda beigām, kas izmantots gaisa kuģu ekspluatanta sarakstā

II PIELIKUMS

LIDOJUMU EMISIJU APLĒŠANAS METODIKA

Šajā pielikumā ir noteikta metodika, ko Aģentūra ievēro, un nepieciešamie pasākumi, ko Aģentūra veic, lai aplēstu lidojumu emisijas.

1. LIDOJUMU EMISIJU APRĒĶINĀŠANA

1) Lidojumu emisijas aprēķina, aplēsto aviācijas degvielu patēriņu attiecīgajam lidojumam reizinot ar to aviācijas degvielu vidējo svērto aprites cikla emisiju, kas uzpildītas izlidošanas lidostā. Vienlaikus lidojumu emisijas ir vienādas ar salona un kravas emisiju summu.

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

kur:

E = lidojuma emisijas, izteiktas tonnās oglekļa dioksīda ekvivalenta (t CO_2 ekv.),

E_c = salona emisijas, izteiktas, t CO_2 ekv.,

E_f = kravas emisijas, izteiktas t CO_2 ekv.,

E_{WTT} = lidojuma emisiju daļa, kas atbilst cikla posmam "no urbuma līdz tvertnei", izteikta t CO_2 ekv.,

E_{TTW} = lidojuma emisiju daļa, kas atbilst cikla posmam "no uzpildes līdz patēriņam", izteikta t CO_2 ekv.,

V_{fuel} = lidojuma aviācijas degvielu patēriņš, tonnās,

EC_{fuel} = aviācijas degvielu enerģijas saturs, megadžoulos uz kilogramu (MJ/kg),

LCE_{fuel} = izlidošanas lidostā uzpildīto aviācijas degvielu vidējās svērtās aprites cikla emisijas, izteiktas oglekļa dioksīda ekvivalenta gramos uz megadžoulu (g CO_2 ekv./MJ).

2) Izlidošanas lidostā uzpildīto aviācijas degvielu vidējās aprites cikla emisijas ir vidējās svērtās aviācijas degvielas aprites cikla emisijas no visām aviācijas degvielu partijām (*b*), kas uzpildītas minētajā lidostā, ņemot vērā 5. panta 6. punktu:

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

kur:

LCE_b = aviācijas degvielu aprites cikla emisijas aviācijas degvielu partijai "b", izteiktas g CO_2 ekv./MJ. Tradicionālajām aviācijas degvielām šī vērtība ir 89 g CO_2 ekv./MJ;

V_b = aviācijas degvielu partijas "b" masa, izteikta tonnās.

3) Aplēsto aviācijas degvielu patēriņu lidojumam aprēķina, izmantojot vienu no tālāk norādītajām metodēm.

a) Iepriekšējo lidojumu datu izmantošana

Ja ir pieejami primārie dati par lidojumiem iepriekšējos atbilstošajos sarakstu periodos un tie atbilst plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļiem, aviācijas degvielu patēriņa aplēsi aprēķina kā paziņotā aviācijas degvielu patēriņa vidējo svērto rādītāju lidojumos (*a*), kas veikti attiecīgajā maršrutā:

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

kur:

F_a = kopējais lidojuma aviācijas degvielas daudzums visos lidojumos, kas attiecas uz katru marķējumu, pārskata periodā;

N_a = kopējais veikto lidojumu skaits, kas attiecas uz katru marķējumu, pārskata periodā.

b) Aprēķināšana pēc Bregē tāluma formulas

Ja primāro datu par regulārajiem lidojumiem, kas paziņoti saskaņā ar 3. panta 3. punktu, nav, tie ir nepietiekami, tos nevar pārbaudīt vai tie ir pieejami tikai par ekspluatācijas apstākļiem, kas būtiski atšķiras no tiem, kuri paziņoti saskaņā ar 3. panta 4. punktu, aplēsto aviācijas degvielu patēriņu aprēķina ar tuvināšanu, izmantojot Bregē tāluma formulu.

Ar šo vienādojumu kopējo kreisēšanas sniegumu aprēķina šādi:

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

kur:

R = nolidotais attālums kilometros,

V = gaisa kuģa ātrums kilometros stundā,

c = aviācijas degvielu patēriņš vilcei, kilogramos uz ņūtonstundu,

L = cēlējspēks, kas iedarbojas uz gaisa kuģi, ņūtonos,

D = aerodinamiskās pretestības spēks, kas iedarbojas uz gaisa kuģi, ņūtonos,

ln = naturālā logaritma funkcija,

W_1 = gaisa kuģa masa kreisēšanas sākumā, tonnās,

W_2 = gaisa kuģa masa kreisēšanas beigās, tonnās.

Pārkārtojot Bregē tāluma formulu, var aprēķināt attiecību starp gaisa kuģa sākotnējo un galīgo masu, kas atbilst aviācijas degvielu patēriņam attiecīgajā lidojumā:

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

Ja nav informācijas par katra lidojuma nosēšanās masu, dzinēja veiktspēju un gaisa kuģa aerodinamisko veiktspēju, šos faktorus neaprēķina tieši. Vienādojums tiek vēl vairāk pilnveidots, regresējot koeficientus, lai tos korelētu ar novērojumiem attiecībā uz informāciju, kas paziņota saskaņā ar 3. panta 4. punktu, un vismaz ar gaisa kuģa tipu. Šo pilnveidoto vienādojumu piemēro katram gaisa kuģim:

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

kur:

a = gaisa kuģa masa, kad tas nolaižas ielidošanas lidostā, izteikta tonnās,

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

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

un kur:

W_0 = gaisa kuģa tukšā masa, tonnās,

W_1 = gaisa kuģa masa pēc 3 000 pēdu (jeb 914,4 metru) augstuma uzņemšanas, tonnās,

W_2 = gaisa kuģa masa pēc augstuma uzņemšanas kreisēšanai, kreisēšanas un nolaišanās līdz 3 000 pēdu (jeb 914,4 metru) augstumam, tonnās,

W_3 = gaisa kuģa masa, nolaižoties ielidošanas lidostā, tonnās.

Koeficientus *a*, *b* un *r* nosaka, izmantojot regresijas analīzi, lai samazinātu aplēsto starpību (L2-Norm) starp novēroto aviācijas degvielu patēriņu un aplēsto vērtību.

2. LIDOJUMA EMISIJU ATTIECINĀŠANA UZ SALONU UN KRAVU

1) Lidojuma emisijas attiecina uz salonu (salona emisijas, *Ec*) un uz kravu (kravas emisijas, *Ef*), pamatojoties uz attiecīgo salona un kravas masas sadalījumu, šādi:

a) salona emisijas (*Ec*)

$$E_c = E \times W_c$$

kur:

$W_c = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, gaisa kuģa derīgās kravas masas daļa, kas attiecināta uz salonu,

C_w = masa, kas atbilst salonam (pasažieri un viņu bagāža), tonnās,

F_w = masa, kas atbilst kravai gaisa kuģī, tonnās.

b) kravas emisijas (*Ef*)

$$E_f = E \times W_F$$

kur:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, lidojuma derīgās kravas masas daļa, kas attiecināta uz kravu.

2) Ja informācija par pasažieru skaitu netiek paziņota tāpēc, ka regulāro reisu ekspluatācijas apstākļi atšķiras no iepriekšējo lidojumu apstākļiem, piemēram, attiecībā uz jauniem gaisa kuģu ekspluatantiem vai jaunām gaisa kuģu konfigurācijām, aplēsto pasažieru skaitu aprēķina, pamatojoties uz šādiem faktoriem (tos norāda tīmekļvietnē, kas izveidota saskaņā ar 8. pantu):

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

kur:

N = pieejamo sēdvietu skaits gaisa kuģa tipam, pa salona klasēm,

L = aplēstais lidojuma noslogojuma koeficients, ko iegūst, ņemot vērā gaisa kuģa ekspluatanta vidējo noslogojuma koeficientu salona klasēs, sevišķi lidojumos i) tajā pašā maršrutā, ii) salīdzināmos maršrutos un iii) jebkurā citā maršrutā,

P_m = masa, kas attiecināta uz pasažieri, ieskaitot tā bagāžu, un kas ir 100 kg.

3. EMISIJU PĒDAS UN EFEKTIVITĀTES ĢENERĒŠANA

1) Lidojuma emisijas, kas attiecinātas uz salonu un kravu, tad izmanto, lai aprēķinātu emisiju pēdu (*ef*) un emisiju efektivitāti (*ee*), un tās aprēķina šādi:

a) salona emisiju pēda un efektivitāte

Salona emisijas uz pasažieri (C_{ef})

$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000$, izteiktas kg CO_2 ekv. uz pasažieri

Salona emisijas uz pasažierkilometru (C_{ei})

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

kur:

$R =$ *GCD*, lidojuma diapazons, ko nosaka, izmantojot lielā loka attāluma metodi (*GCD*), izteikts km.

b) kravas emisiju pēda un efektivitāte

Kravas emisijas uz tonnu kravas (F_{ef})

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

Kravas emisijas uz tonnkilometru (F_{ee})

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

4. **SALONA EMISIJU ATTIECINĀŠANA UZ KATRU SALONA KLASI**

1) Ja gaisa kuģi ekspluatē ar vairāk nekā vienu salona klasi, salona emisijas attiecina uz katru salona klasi.

2) Ja gaisa kuģa ekspluatants ziņo par katra gaisa kuģa tipa katras konfigurācijas sēdvietu platību, šo sēdvietu platību (*SA*) vispirms izmanto, lai aprēķinātu, kādu salona klases koeficientu piemērot.

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

kur:

CCF = salona klases koeficients, kas atspoguļo salona emisiju attiecināšanu uz pasažieri katrā salona klasē un kas aplēsts, pamatojoties uz sēdvietu platību, kura gaisa kuģī iedalīta zemākajā klasē,

SA_c = grīdas platība uz salona klases ("c") sēdvietu, kvadrātmetros,

SA_l = grīdas platība uz zemākās salona klases ("l") sēdvietu, kvadrātmetros.

(3) Ja iepriekšējā punktā minētā informācija nav pieejama, *CCF* aplēš, pamatojoties uz sēdvietu platības svērtajām vidējām vērtībām, kas paziņotas saskaņā ar 3. panta 4. punkta a) apakšpunktu. Vidējo svērto vērtību pamatā, ja iespējams, ir ekspluatanta specifiskie dati, kas sniegti vismaz pa salona klasēm.

4) Ja informācija *CCF* aplēšanai ir nepietiekama, izmanto 1. tabulā norādīto noklusējuma *CCF*.

1. tabula

***CCF* aprēķini, pamatojoties uz sēdvietu platību un noklusējuma vērtībām**

Salona klase (c)	*CCF*, pamatojoties uz sēdvietu platību	Noklusējuma *CCF*	
		Platā (CCF_{c-w})	Šaurā (CCF_{c-n})
Ekonomiskā (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premium ekonomiskā (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Salona klase (c)	*CCF*, pamatojoties uz sēdvietu platību	Noklusējuma *CCF*	
		Platā (CCF_{c-w})	Šaurā (CCF_{c-n})
Biznesa (b)	$\frac{SA_b}{SA_l}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1.[illegible]5$
Pirmā (f)	$\frac{SA_f}{SA_l}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1.[illegible]5$

5) Tā kā salona emisijas ietver visus lidojuma pasažierus neatkarīgi no salona klases, kurā ir viņu sēdvietas, salona emisijas attiecina uz katru pasažieri, pamatojoties uz to attiecīgo salona klases koeficientu. Attiecināšanu izdara pēc teorētiska pasažieru skaita (LC_{eq}), par kopīgu ekvivalentu izmantojot zemāko salona klasi.

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

kur:

LC_{eq} = teorētiskais pasažieru skaits, kas aprēķināts, lai salona emisijas varētu attiecināt uz pasažieriem katrā salona klasē,

pax_c = pasažieru skaits katrā salona klasē.

(6) Pēc tam zemākās salona klases ekvivalenta pasažiera emisijas attiecina uz katru pasažieri proporcionāli to attiecīgajam salona klases koeficientam:

Salona klases emisijas uz pasažieri (CC_{ef})

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, izteiktas kg CO_2 ekv. uz pasažieri.

Salona klases emisijas uz pasažierkilometru (CC_{ei})

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

III PIELIKUMS

VEIDNES MARĶĒJUMU IZVIETOŠANAI

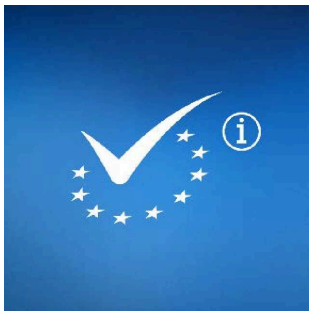
1. Marķējuma logotips atbilst šādām prasībām.

a) Lai nodrošinātu dizaina piekļūstamību un lietošanas ērtumu, logotipam ir jābūt parādītam atkarībā no fona krāsas:

a) logotipa galvenā versija, kas jāizmanto, kad vien iespējams, ir šāda:



b) logotipa versija, kas jāizmanto uz tumša fona, ir šāda:



c) logotips, kas izmantojams uz gaiša fona un tikai tad, ja galvenā versija nav labi saredzama, piem., kontrasta trūkuma dēļ, ir šāds:



b) Ja ir pietiekami daudz vietas, labajā pusē pie marķējuma logotipa ir jābūt vārdam "Verificēts". Tam ir jābūt šrifta *Calibri* treknrakstā un vienmēr lietotāja valodā:

a) logotipa galvenā versija, kas jāizmanto, kad vien iespējams, ir šāda:



b) logotipa versija, kas jāizmanto uz tumša fona, ir šāda:



c) logotips, kas izmantojams uz gaišiem foniem tikai tad, ja galvenā versija nav labi saredzama, piem., kontrasta trūkuma dēļ, ir šāds:



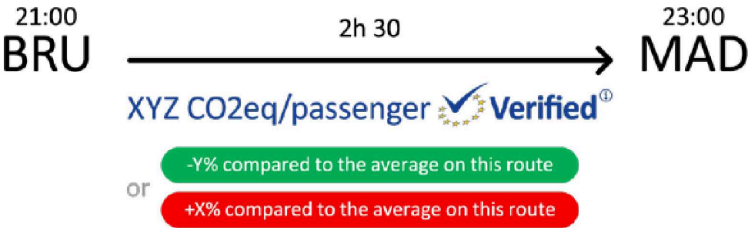
c) Marķējuma logotipa un tam pievienotā teksta krāsai ir jābūt šādai:

i) zils #034EA2;

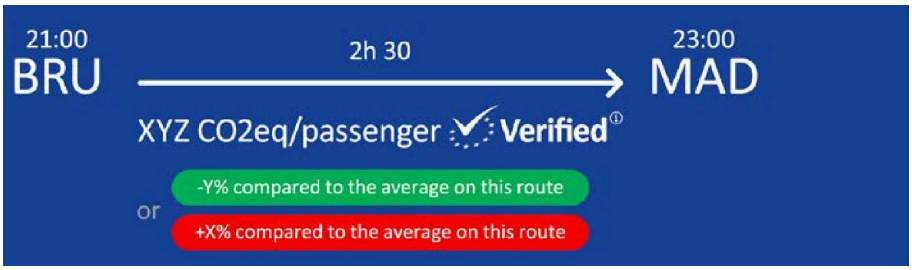
ii) dzeltens #FFCB04.

d) Primārajam attēlam, kas minēts 2. punktā, vienmēr ir jābūt lietotāja valodā (angļu versija dota ilustrācijai) un ir jāizskatās šādi:

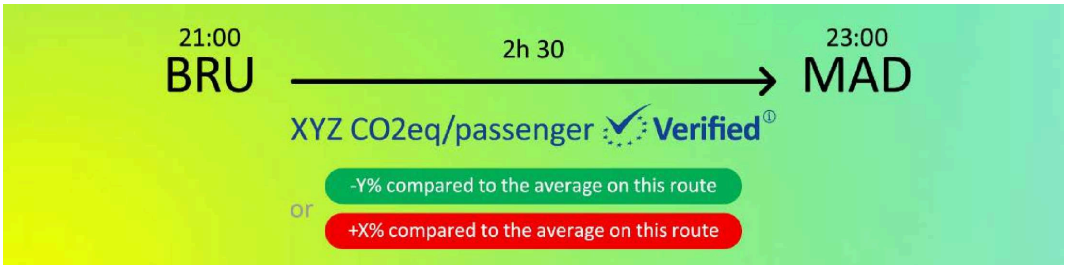
a) kad vien iespējams:



b) uz tumša fona:

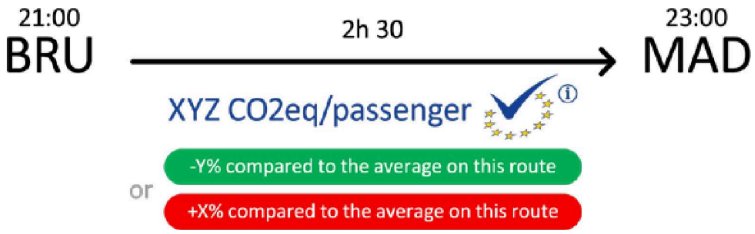


c) uz gaiša fona tikai tad, ja galvenā versija nav pietiekami redzama, piem., ja nav kontrasta:

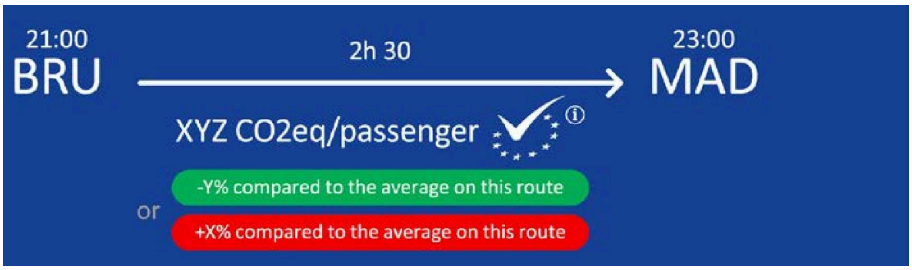


e) Ja nav pietiekami daudz vietas, lai izpildītu iepriekšējā punktā izklāstītās prasības, primārajam attēlam ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

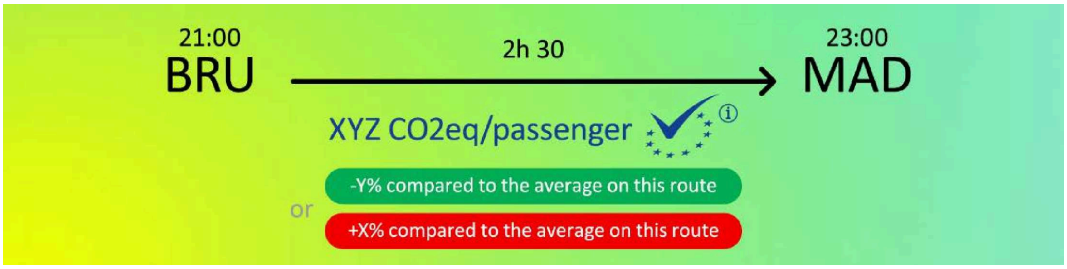
a) kad vien iespējams:



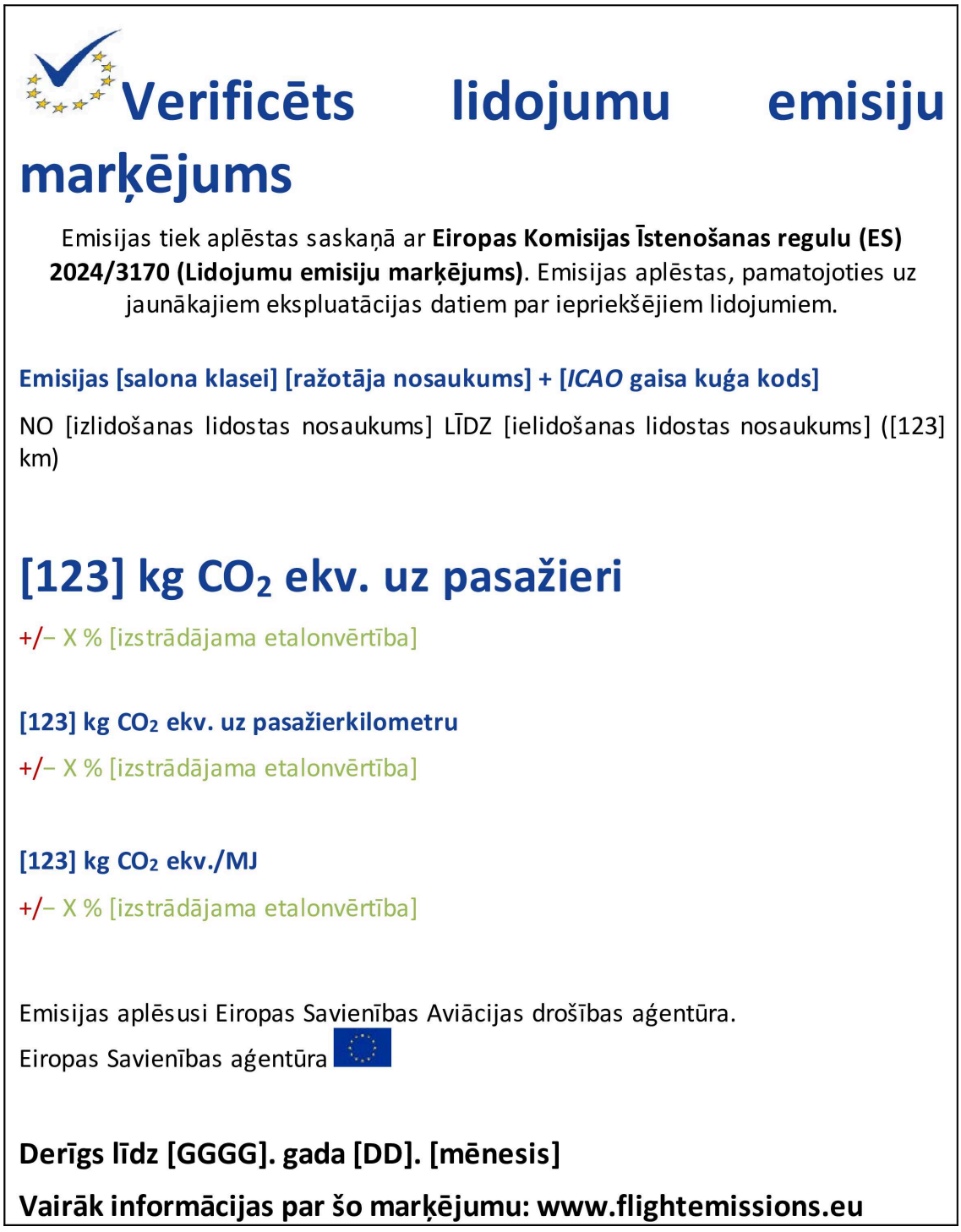
b) uz tumša fona::



c) uz gaiša fona tikai tad, ja galvenā versija nav labi saredzama, piem., ja nav kontrasta:



f) Marķējuma sekundārais attēls, kas norādīts 3. punktā, ir tālāk dotajā izkārtojumā un vienmēr tiek rādīts lietotāja valodā un parādās, kad novieto kursoru vai noklikšķina uz logotipa vai informācijas ikonas (“i”), kas redzama logotipa labajā pusē primārajā attēlā:



g) Marķējumu sauc par “Lidojumu emisiju marķējumu”.

2. Marķējuma primārajā attēlā līdzās logotipam vienmēr iekļauj šādu informāciju:

a) pasažieru lidojumiem – salona klases emisijas uz pasažieri, izteiktas kg CO_2 ekv. uz pasažieri. Lidojot kopā ar zīdaiņiem vecumā līdz 24 mēnešiem, kas atrodas pieaugušā klēpī un ir piesprādzēti ar zīdaiņu drošības jostu, paredzamās salona emisijas uz pasažieri attiecas tikai uz pieaugušo;

b) attiecībā uz tikai kravu lidojumiem, ņemot vērā 9. pantu, – kravas emisijas uz tonnu, izteiktas kg CO_2 ekv./t;

c) marķējuma logotipa maza izmēra versija, kā noteikts 1. punkta b) apakšpunktā;

d) relatīvais procentuālais salīdzinājums starp a) vai b) apakšpunktā uzskaitītajām emisijām un etalonvērtību, kas jānosaka Aģentūrai, pamatojoties uz novēroto raksturīgo sniegumu maršrutā un salīdzināmos maršrutos. Var izmantot zaļu krāsu, lai norādītu negatīvu atšķirību, un sarkanu krāsu, lai norādītu pozitīvu atšķirību salīdzinājumā ar vidējo rādītāju;

e) ikona, kas ir stilizēta informācijas ("i") ikona sekundārā attēla atvēršanai.

3. Marķējuma sekundārajā attēlā iekļauj šādu papildu informāciju:

a) gaisa kuģu ekspluatanta nosaukums;

b) maršruts, ko nosaka pēc izlidošanas un ielidošanas lidostu nosaukumiem;

c) maršruta attālums kilometros;

d) pasažieru lidojumiem – salona klases emisijas uz pasažierkilometru, ko mēra kg CO_2 ekv. uz pasažierkilometru;

e) attiecībā uz tikai kravu lidojumiem, ņemot vērā 9. pantu, – kravas emisijas uz tonnkilometru, izteiktas kg CO_2 ekv. uz tonnkilometru;

f) aviācijas degvielu aprites cikla emisijas, izteiktas kg CO_2 ekv./MJ;

g) šā pielikuma 2. punkta a) apakšpunktā un 3. punkta d) apakšpunktā vai 2. punkta b) apakšpunktā un 3. punkta e) apakšpunktā, un 3. punkta f) apakšpunktā minēto emisiju relatīvais procentuālais salīdzinājums ar etalonvērtību, kas Aģentūrai jānosaka, pamatojoties uz novēroto tipisko sniegumu maršrutā vai salīdzināmos maršrutos. Var izmantot zaļu krāsu, lai norādītu negatīvu atšķirību, un sarkanu krāsu, lai norādītu pozitīvu atšķirību salīdzinājumā ar vidējo rādītāju;

h) marķējuma derīguma termiņš, ieskaitot derīguma termiņa pēdējo dienu;

i) hipersaite uz konkrēto lidojumu emisiju marķējumu, kas tiek mitināts saskaņā ar 8. pantu izveidotajā vietnē www.flightemissions.eu.

4. Marķējuma attēls marķējuma derīguma termiņā atbilst šādām tehniskajām specifikācijām:

a) to parāda mašīnlasāmā un pieejamā formātā;

b) informācijas parādīšanai marķējuma galvenajā attēlā nav vajadzīgas pasažiera darbības;

c) izmantotais marķējuma fonts (*Calibri*) un rakstzīmju augstums ir skaidrs un salasāms.