Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/3170

31.12.2024

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2024/3170 VAN DE COMMISSIE

van 18 december 2024

tot vaststelling van gedetailleerde bepalingen inzake het vrijwillig milieulabelsysteem voor de raming van de milieuprestaties van vluchten, vastgesteld overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad (Vluchtemissielabel)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) ([1]), en met name artikel 14, lid 11,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij artikel 14, lid 1, van Verordening (EU) 2023/2405 wordt een vrijwillig milieulabelsysteem opgezet dat het mogelijk maakt de milieuprestaties van vluchten te meten; dit systeem mag worden toegepast door alle luchtvaartuigexploitanten die onder het toepassingsgebied van die verordening vallen.

(2) Om consumenten in staat te stellen weloverwogen keuzes te maken met betrekking tot vluchten en alternatieve vervoerswijzen, moet deze verordening voorzien in een robuuste, betrouwbare, transparante en geharmoniseerde methode voor het ramen van de emissies van vluchten aan de hand van primaire gegevens, en in regels voor het meedelen van de vluchtemissies aan passagiers. Aangezien het resultaat van de methode de raming van vluchtemissies is, moet in deze verordening voor dit label een term worden gebruikt die nauw aansluit bij de gebruikte methode. Daarom moet het label "vluchtemissielabel" worden genoemd.

(3) Luchtvaartuigexploitanten die labels willen aanvragen voor hun vluchten, moeten voldoende van tevoren een aanvraag indienen bij het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap"), zodat zowel het Agentschap als de luchtvaartuigexploitanten de rapportage en de relevante digitale infrastructuur kunnen voorbereiden.

(4) De in deze verordening vastgestelde methode voor de raming van vluchtemissies moet garant staan voor de hoogste niveaus van transparantie en traceerbaarheid van de ramingen en van de onderliggende aannames; deze methode moet te allen tijde in overeenstemming blijven met toekomstige handelingen van de Unie inzake de broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten.

(5) De vluchtemissies moeten worden geraamd op basis van de gemiddelde prestaties van eerdere vluchten, als een functie van de gemiddelde milieuprestaties van de luchtvaartbrandstoffen die worden gebruikt om elke vlucht uit te voeren en van het gemiddelde verbruik van luchtvaartbrandstoffen in de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode. Dit zijn de twee meest betrouwbare en robuuste factoren om de emissies van vluchten nauwkeurig te ramen. Gezien de mogelijke technische beperkingen om tot een dergelijke mate van gedetailleerdheid te komen over de exacte batches luchtvaartbrandstoffen die worden verbruikt om elke vlucht uit te voeren, moeten in deze verordening ook robuuste methoden worden vastgesteld om het brandstofverbruik en de levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen zo nauwkeurig en veilig mogelijk te benaderen, waarbij ernaar moet worden gestreefd de lasten voor de luchtvaartuigexploitanten en het Agentschap tot een minimum te beperken. Om de emissies van een vlucht op een route voor een bepaalde dienstregelingsperiode te ramen, moet rekening worden gehouden met de meest recente beschikbare informatie van de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode en moeten in deze verordening specifieke eisen daartoe worden vastgesteld. Door de informatie van het voorgaande kalenderjaar te gebruiken bij het ramen van vluchtemissies kan het Agentschap informatie gebruiken die reeds door onafhankelijke verificateurs is geverifieerd en tegelijk de administratieve lasten tot een minimum beperken en de meest recente prestatie-informatie gebruiken.

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

(6) Nauwkeurige ramingen van het toekomstige verbruik van luchtvaartbrandstoffen door vluchten zijn van essentieel belang voor de berekening van vluchtemissies; deze ramingen moeten gebaseerd zijn op de meest recente wetenschappelijke gegevens. Deze ramingen van het verbruik van luchtvaartbrandstoffen moeten ook gebaseerd zijn op door luchtvaartuigexploitanten gerapporteerde primaire gegevens over hun meest recente activiteiten, namelijk die van de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode. Het gebruik van secundaire gegevens, zoals gegevens die afkomstig zijn van modellen en ramingen die niet volledig van primaire gegevens zijn afgeleid, moet worden beperkt tot uitzonderlijke gevallen waarin primaire gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer ramingen op basis van primaire gegevens niet voldoende nauwkeurig kunnen worden opgesteld. Dit kan met name het geval zijn wanneer een luchtvaartuigexploitant besluit nieuwe routes te exploiteren of wanneer vluchten op bestaande routes volgens de planning onder verschillende omstandigheden zullen worden uitgevoerd. Deze verordening moet ervoor zorgen dat de methodologische eisen voor de raming van het verbruik van luchtvaartbrandstoffen in overeenstemming blijven met de meest recente wetenschappelijke gegevens en ontwikkelingen.

(7) De levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen kunnen lager zijn dan die van conventionele luchtvaartbrandstoffen; dit hangt af van tal van factoren, zoals de keuze van grondstoffen en productietrajecten. De levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen houden rekening met de in kooldioxide-equivalenten (CO_2eq) uitgedrukte emissies van de productie, het vervoer, de distributie en het gebruik aan boord van energie, ook tijdens verbranding, om in overeenstemming te blijven met het Unierecht, met name Verordening (EU) 2023/2405, maar ook Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ([2]). Bij het ramen van de levenscyclusemissies moet derhalve rekening worden houden met de som van de volgende gassen: koolstofdioxide (CO_2), methaan (CH_4) en stikstofoxide (N_2O). De levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen moeten worden berekend overeenkomstig punt C van bijlage V bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en, indien van toepassing, andere relevante Uniewetgeving en internationale normen, en gegevens en in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ontwikkelde methoden die de meest recente wetenschappelijke ontwikkelingen weerspiegelen.

(8) Aangezien informatie over het verbruik en de levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen van groot belang is voor een nauwkeurige raming van de vluchtemissies, moeten in deze verordening de voorwaarden worden vastgesteld waaronder luchtvaartuigexploitanten deze informatie aan het Agentschap moeten rapporteren. De rapportagelast moet tot een minimum worden beperkt om te voorkomen dat luchtvaartuigexploitanten, met name kleine en middelgrote, worden ontmoedigd om het vluchtemissielabel te gebruiken. Daarom moeten luchtvaartuigexploitanten gegevens op soepele en naadloze wijze aan het Agentschap kunnen rapporteren, met gebruikmaking van door het Agentschap ontwikkelde digitale rapportage-instrumenten en, indien van toepassing, informatie die reeds voor andere doeleinden is gerapporteerd. Om robuuste ramingen te kunnen maken, moet het Agentschap toegang hebben tot alle nodige informatie over de hoeveelheden luchtvaartbrandstoffen die door elke luchtvaartuigexploitant op elke luchthaven worden getankt, de volumes die leveranciers van luchtvaartbrandstof op elke luchthaven aan luchtvaartuigexploitanten leveren, en de respectieve levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen.

(9) De in deze verordening vastgestelde methode voor de raming van vluchtemissies moet gelijke tred houden met de ontwikkelingen in het toepasselijke recht van de Unie en met internationale normen, gegevens, methodologieën en wetenschappelijke ontwikkelingen, met name wat betreft het gebruik van standaardwaarden. Zolang in het Unierecht geen specifieke fossiele referentiebrandstof voor de luchtvaart is vastgesteld, moet, voor de toepassing van deze verordening, de uitgangswaarde voor de emissie-intensiteit van conventionele luchtvaartbrandstoffen gelijk zijn aan de referentiewaarde voor luchtvaartbrandstoffen die in het kader van de ICAO is ontwikkeld, namelijk 89 g CO_2eq/MJ. Het gewicht dat per passagier is toegekend, met inbegrip van de bagage, moet 100 kg bedragen en de energie-inhoud van luchtvaartbrandstoffen moet in overeenstemming zijn met Richtlijn (EU) 2018/2001 en de toepasselijke internationale normen en methoden.

(10) Voor de toepassing van deze verordening zijn de milieuprestaties beperkt tot de broeikasgasemissies van de door luchtvaartuigexploitanten gebruikte luchtvaartbrandstoffen, de operationele prestaties van de vluchten en van de vloot, en het effect van het luchtverkeer op het verbruik van luchtvaartbrandstoffen. Deze verordening heeft geen betrekking op andere milieueffecten, zoals geluidshinder en andere emissies van luchtverontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden (NOx) of zwevende deeltjes (PM).

([2]) Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) De methode voor de raming van vluchtemissies is gebaseerd op het gemiddelde verbruik van luchtvaartbrandstoffen in het verleden en de vernieuwing van de vloot; geoptimaliseerde routeplanning kan een niet te verwaarlozen effect hebben op de vermindering van het verbruik van luchtvaartbrandstoffen en dus ook op de beperking van de vluchtemissies. Deze twee factoren moeten automatisch tot uiting komen in de methode voor de raming van vluchtemissies om de overgang naar efficiëntere luchtvaartuigen en geoptimaliseerde routeplanning te vergemakkelijken. Daarom moeten de vluchtemissies die aan de hand van de in deze verordening vastgestelde methode door het Agentschap worden geraamd, de vernieuwing van de vloot en geoptimaliseerde routeplanning stimuleren. De in deze verordening vastgestelde methode moet robuust genoeg zijn om rekening te houden met technologische veranderingen en operationele vooruitgang.

(12) Wanneer de exploitatievoorwaarden van toekomstige geregelde vluchten dezelfde zijn als die van de vluchten die reeds op die route worden uitgevoerd, is de raming van de milieuprestaties van die toekomstige geregelde vluchten op basis van deze verordening aanzienlijk betrouwbaarder. Voor de toepassing van deze verordening hebben de exploitatievoorwaarden betrekking op het type luchtvaartuig, het type luchtvaartbrandstof, het gemiddelde aantal passagiers en de massa van de vervoerde vracht. Wanneer de luchtvaartuigexploitant echter de exploitatievoorwaarden van een vlucht wijzigt of nieuwe vluchten uitvoert, moeten het verbruik en de milieuprestaties van de luchtvaartbrandstoffen worden geraamd aan de hand van de meest recente beschikbare wetenschappelijke methoden en bewijzen. Dergelijke ramingen moeten nauwkeurig zijn en gebaseerd zijn op een aanpak die beantwoordt aan het voorzorgsbeginsel. In deze verordening moet daarom de methode worden vastgesteld voor de raming van vluchtemissies in beide gevallen, dat wil zeggen voor vluchten waarvoor alle nodige informatie over de activiteiten van de luchtvaartuigexploitant uit het verleden beschikbaar is en die wordt beschouwd als een betrouwbare bron voor ramingen van die vluchtuitvoeringen, en voor vluchten waarvoor die informatie niet beschikbaar is.

(13) De planning van toekomstige vluchten moet met het Agentschap worden gedeeld, met inachtneming van de nodige vertrouwelijkheidsoverwegingen, zodat het Agentschap de exploitatievoorwaarden kan vergelijken en de vluchtemissies zo nauwkeurig mogelijk kan ramen. Voorts moeten luchtvaartuigexploitanten ernaar streven het Agentschap alle andere informatie te verstrekken die de meest nauwkeurige raming van de vluchtemissies zou kunnen vergemakkelijken.

(14) De aan het Agentschap gerapporteerde informatie, met name met betrekking tot het verbruik van luchtvaartbrandstof per vlucht en de levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstof die op elke luchthaven is getankt, moet door een onafhankelijke verificateur worden geverifieerd voordat zij aan het Agentschap wordt gerapporteerd. Deze onafhankelijke verificatie moet worden uitgevoerd op basis van de beginselen en richtsnoeren van het toepasselijke Unierecht en de toepasselijke internationale normen en methoden. Bij de verificatie moet ook rekening worden gehouden met de aan de gang zijnde internationale ontwikkelingen, met name om ervoor te zorgen dat vluchten die in de Unie aankomen in voorkomend geval ook kunnen profiteren van de bepalingen van deze verordening.

(15) In deze verordening moeten de regels worden vastgesteld voor de geldigheidsduur van door het Agentschap afgegeven labels en de voorwaarden voor het opnemen van de geldigheidsduur in de aan luchtvaartuigexploitanten afgegeven labels, alsook het voorschrift voor luchtvaartuigexploitanten om klanten duidelijk informatie over deze geldigheid te verstrekken.

(16) In deze verordening moeten de voorwaarden worden vastgesteld voor de weergave van door het Agentschap afgegeven labels. In tijden van digitalisering, met name in het luchtvervoer, hebben klanten online toegang tot veel bredere informatie over de luchtvervoersdiensten die door concurrerende luchtvaartuigexploitanten worden aangeboden. Het is daarom van essentieel belang ervoor te zorgen dat de door het Agentschap voor een luchtvaartuigexploitant afgegeven labels volgens de in deze verordening vastgestelde modellen worden getoond in alle verkooppunten die eigendom zijn van die luchtvaartuigexploitant. Luchtvaartuigexploitanten moeten er ook voor zorgen dat de door het Agentschap afgegeven labels worden getoond in alle verkooppunten waarmee zij een contractuele relatie hebben. Ten slotte moeten luchtvaartuigexploitanten redelijke inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat de door het Agentschap afgegeven labels ook worden getoond in verkooppunten waarmee zij niet samenwerken. Als dit niet gebeurt, zou het vertrouwen in het label en in de inspanningen van luchtvaartuigexploitanten om luchtvaartbrandstoffen met lagere levenscyclusemissies te gebruiken, kunnen worden ondermijnd.

(17) In deze verordening moet worden vastgesteld onder welke omstandigheden luchtvaartuigexploitanten door het Agentschap afgegeven labels moeten tonen en ervoor moeten zorgen dat vluchtemissies gemakkelijk kunnen worden herkend. In deze verordening moeten de ontwerpspecificaties worden vastgesteld, alsook de modellen die alle luchtvaartuigexploitanten moeten gebruiken om de vluchtemissies op geharmoniseerde en herkenbare wijze te tonen.

(18) Het ontwerp moet een logo omvatten waaruit blijkt dat de vluchtemissies door het Agentschap namens de Europese Unie zijn geraamd overeenkomstig deze verordening. Dit geharmoniseerde logo moet ervoor zorgen dat het label wordt herkend en dat vertrouwen in de raming van de vluchtemissies overeenkomstig deze verordening wordt opgebouwd. Het dient ook om bekendheid te geven aan deze verordening en om verwarring met andere wetgeving van de Unie en bestaande initiatieven op het gebied van duurzaamheid te voorkomen, zoals de labels die zijn afgegeven op grond van Verordening (EU) 2017/1369 van het Europees Parlement en de Raad ([3]) en de gedelegeerde verordeningen die op grond daarvan zijn vastgesteld. Met het oog op betere communicatie en bewustmaking moet in deze verordening ook de specifieke terminologie worden vastgesteld om duidelijk te verwijzen naar elk van de elementen waaruit het vluchtemissielabel bestaat. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de combinatie van de vluchtemissies, het logo en de andere aspecten die de belangrijkste elementen vormen waaruit het label bestaat. In deze verordening moet daarom het ontwerp worden vastgesteld van een eenvoudig en duidelijk logo dat altijd naast de vluchtemissies moet worden weergegeven op het label en dat de vlag van de Unie bevat. De in deze verordening vastgestelde voorschriften voor het tonen van labels moeten ervoor zorgen dat de labels gemakkelijk toegankelijk en begrijpelijk zijn en moeten klanten in staat stellen de milieuprestaties van vluchten die worden uitgevoerd door verschillende luchtvaartuigexploitanten die op dezelfde route vliegen, gemakkelijk te vergelijken. Deze verordening moet ervoor zorgen dat de emissiegegevens op samenhangende en accurate wijze worden weergegeven om vergelijkbaarheid en eerlijke concurrentie op de interne vervoersmarkt te waarborgen, met name wanneer luchtvervoersdiensten deel uitmaken van multimodale vervoersketens of wanneer die diensten concurreren met andere vervoerswijzen. Daartoe moet deze verordening in overeenstemming zijn met de toepasselijke wetgeving inzake de broeikasgasemissieboekhouding van vervoersdiensten.

(19) Bij de voorschriften voor het tonen van de labels moet een onderscheid worden gemaakt tussen een primaire en een secundaire weergave. De weergave van labels kan de consument bewuster maken van de geraamde vluchtemissies en van de inspanningen van luchtvaartuigexploitanten om de ecologische voetafdruk van de door hen aangeboden luchtvervoersdiensten te verkleinen. De primaire weergave moet altijd, in een gemakkelijk te begrijpen formaat, de belangrijkste elementen van een bepaalde vlucht bevatten gedurende het hele zoek- en aankoopproces, zonder dat daarvoor interactie van de klant vereist is. De primaire weergave moet ook de nodige elementen bevatten die de klant in staat stellen de prestaties van een bepaalde luchtvaartuigexploitant te vergelijken met andere concurrerende luchtvaartuigexploitanten op dezelfde route. Een dergelijke vergelijking maakt het voor de klant gemakkelijker om de relevante milieu-informatie te begrijpen en moedigt luchtvaartuigexploitanten aan om hun milieuprestaties verder te verbeteren. Een secundaire weergave, die pas zichtbaar wordt na interactie van de klant, moet meer details en achtergrondinformatie bevatten over de wijze waarop de vluchtemissies zijn geraamd, met inbegrip van bijvoorbeeld de gemiddelde milieuprestaties van de door de luchtvaartuigexploitant gebruikte luchtvaartbrandstoffen.

(20) Om het vertrouwen van de klanten te vergroten, is het van essentieel belang dat alleen geldige labels worden getoond. In deze verordening moeten de voorschriften worden vastgesteld die het Agentschap moet volgen om te verifiëren of luchtvaartuigexploitanten de labels correct toepassen en weergeven in overeenstemming met het toepasselijke Unierecht en de toepasselijke internationale normen en methoden. Luchtvaartuigexploitanten mogen geen ingetrokken of verstreken labels tonen. In de verordening moeten ook de voorschriften worden vastgesteld die het Agentschap moet volgen om te beoordelen of de door luchtvaartuigexploitanten gerapporteerde informatie over hun activiteiten nauwkeurig en waarheidsgetrouw is. Daarom is het passend dat in deze verordening, samen met de toepasselijke handhavingsregels en bevoegdheden van het Agentschap, de voorschriften voor de beoordeling van labels worden vastgesteld, alsook de procedure die het Agentschap moet volgen om ongeldige labels in te trekken of om luchtvaartuigexploitanten te verplichten de weergave ervan aan te passen.

(21) Het Agentschap moet een website over vluchtemissies opzetten en onderhouden, zodat informatie over de regeling gemakkelijk toegankelijk is voor zowel luchtvaartuigexploitanten als het publiek. Dit is ook noodzakelijk om de regeling aantrekkelijker te maken voor luchtvaartuigexploitanten.

([3]) Verordening (EU) 2017/1369 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2017 tot vaststelling van een kader voor energie-etikettering en tot intrekking van Richtlijn 2010/30/EU (PB L 198 van 28.7.2017, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Om de invoering van het vluchtemissielabel in de Unie te vergemakkelijken, mag het Agentschap, vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening tot en met 1 januari 2028, alleen labels voor passagiersvluchten of gemengde passagiers-vrachtvluchten afgeven, en niet voor vrachtvluchten. Passagiers- en vrachtvluchten zijn inherent verschillend wat betreft de wijze waarop ze zijn georganiseerd, en met name in hun betrekkingen met de eindafnemers. In deze verordening wordt voorrang gegeven aan de afgifte van labels aan luchtvaartuigexploitanten die passagiersvervoersdiensten verlenen, om de marktdeelnemers voldoende tijd te geven om vertrouwd te raken met het label. Labels zullen pas vanaf 1 januari 2028 betrekking hebben op alle soorten luchtvervoersdiensten.

(23) De maatregelen van deze verordening zijn in overeenstemming met het advies van het ReFuelEU Luchtvaart-comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden gedetailleerde bepalingen vastgesteld om de uniforme uitvoering en de naleving van de regels inzake het bij artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 vastgestelde milieulabelsysteem te waarborgen, namelijk:

a) een gestandaardiseerde en wetenschappelijk onderbouwde methode voor de berekening van vluchtemissies, met inbegrip van de methode voor ramingen, op basis van de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens;

b) de procedure aan de hand waarvan luchtvaartuigexploitanten het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") de relevante informatie moeten verstrekken voor de raming van vluchtemissies en de afgifte van de respectieve labels;

c) de geldigheidsduur van de door het Agentschap afgegeven labels;

d) de voorwaarden en procedures voor de beoordeling, intrekking en afgifte van nieuwe labels door het Agentschap;

e) de modellen voor het tonen van labels;

f) de regels die gemakkelijke toegang tot alle afgegeven labels in een machineleesbaar formaat waarborgen;

g) de mogelijkheid voor luchtvaartuigexploitanten om andere informatie over milieuprestaties buiten het toepassingsgebied van deze verordening te tonen, en de voorwaarden daarvoor.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1) "vluchtemissies": de geraamde levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen van een door een luchtvaartuigexploitant uitgevoerde vlucht, bestaande uit cabine- en vrachtemissies, gemeten in ton kooldioxide-equivalent;

2) "cabine-emissies": het aan de cabine toegeschreven deel van de vluchtemissies, gemeten in ton kooldioxide-equivalent;

3) "vrachtemissies": het aan vracht toegeschreven deel van de vluchtemissies, gemeten in ton kooldioxide-equivalent;

4) "cabine-emissies per passagier": het resultaat van de deling van de cabine-emissies door het gemiddelde aantal passagiers op de vluchten in de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode, gemeten in kilogram kooldioxide-equivalent per passagier;

5) "vrachtemissies per ton": het resultaat van de deling van de vrachtemissies door het gemiddelde gewicht van de vracht die werd meegenomen in luchtvaartuigen in de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode, gemeten in kilogram kooldioxide-equivalent per ton vracht;

6) "cabine-emissies per passagierskilometer": het resultaat van de deling van de geraamde cabine-emissies per passagier door de afstand van de geëxploiteerde route, gemeten in gram kooldioxide-equivalent per passagierskilometer;

7) "vrachtemissies per tonkilometer": het resultaat van de deling van de geraamde vrachtemissies per ton door de afstand van de geëxploiteerde route, gemeten in gram kooldioxide-equivalent per tonkilometer;

8) "label": een gedrukt of elektronisch grafisch diagram waarin het logo van het label en de in bijlage III beschreven informatie worden gecombineerd;

9) "logo van het label": de in punt 1 van bijlage III bij deze verordening gedefinieerde voorstelling die de verificatie van de vluchtemissies weergeeft;

10) "verstreken labels": labels waarvan de geldigheidsduur is verstreken;

11) "digitaal rapportage-instrument": een digitaal platform dat door het Agentschap wordt ontwikkeld en beheerd als het unieke contactpunt met luchtvaartuigexploitanten voor de rapportage van gegevens en de distributie van labels;

12) "luchtvaartuig": "luchtvaartuig" als gedefinieerd in artikel 3, punt 28, van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad ([4]);

13) "bewijs luchtvaartexploitant" ("AOC"): "bewijs luchtvaartexploitant (AOC)" als gedefinieerd in artikel 2, punt 8, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([5]);

14) "luchthaven": "luchthaven" als gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad ([6]);

15) "stoel": een in een luchtvaartuig gemonteerde stoel waarop een passagier tijdens een reis kan plaatsnemen;

16) "passagier" ("pax"): een persoon die op het moment van vertrek van een luchtvaartuig een stoel inneemt in de passagiersruimte van een luchtvaartuig en die aan boord van een luchtvaartuig reist om een bepaalde bestemming te bereiken;

17) "passagiersruimte": de ruimte die is toegewezen voor elke stoel, voor elke passagier en voor elke cabineklasse, gemeten in vierkante meter;

18) "cabineklasse": de afzonderlijke dienst en accommodatie voor passagiers die wordt gekenmerkt door de specifieke configuratie van de stoelen in de cabine, de voorzieningen en de tariefstructuren;

19) "dienstregelingsperiode": een "dienstregelingsperiode" als gedefinieerd in artikel 2, punt d), van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad ([7]);

20) "blokluchtvaartbrandstof": de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die een luchtvaartuig verbruikt bij de uitvoering van een vlucht, vanaf de eerste beweging vanaf zijn parkeerplaats op de luchthaven van vertrek tot de volledige stilstand op de parkeerplaats van de luchthaven van aankomst, gemeten in ton;

21) "bloktijd": de totale tijd die verstrijkt van vanaf de eerste beweging van een luchtvaartuig vanaf zijn parkeerplaats op de luchthaven van vertrek tot de volledige stilstand op de parkeerplaats van de luchthaven van aankomst, gemeten in minuten;

([4]) Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) "levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen": in koolstofdioxide-equivalenten uitgedrukte emissies van luchtvaartbrandstoffen die de in koolstofdioxide-equivalenten uitgedrukte emissies van de productie, het vervoer, de distributie en het gebruik aan boord van energie omvatten, ook tijdens verbranding, en die de som vormen van de uitgestoten koolstofdioxide (CO_2), methaan (CH_4) en stikstofoxide (N_2O), berekend overeenkomstig punt C van bijlage V bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en, in voorkomend geval, andere relevante Uniewetgeving en internationale normen, alsook gegevens en methoden die de meest recente wetenschappelijke ontwikkelingen in het kader van de ICAO weerspiegelen, gemeten in gram koolstofdioxide-equivalent per megajoule;

23) "koolstofdioxide-equivalent" ("CO_2eq"): de meeteenheid waarmee de stralingskracht van een broeikasgas wordt vergeleken met die van koolstofdioxide (CO_2);

24) "broeikasgasregeling voor luchtvaartbrandstoffen": een regeling waarbij aan luchtvaartuigexploitanten voordelen worden toegekend om de broeikasgasemissies van luchtvaartbrandstoffen te verminderen;

25) "vracht": andere goederen, materialen en pakketten dan passagiersbagage die aan boord van een luchtvaartuig worden vervoerd, gemeten in ton;

26) "verkooppunt": een fysieke locatie of onlineplatformdienst die eigendom is van een luchtvaartuigexploitant of die de vluchten van een luchtvaartuigexploitant aanbiedt, waarbij een luchtvaartuigexploitant of een persoon die gemachtigd is om die luchtvaartuigexploitant te vertegenwoordigen, informatie over door die luchtvaartuigexploitant uitgevoerde vluchten voor aankoop- of vergelijkingsdoeleinden opslaat en beschikbaar stelt aan het publiek.

Artikel 3

Aanvraag van labels bij het Agentschap

1. Een luchtvaartuigexploitant die labels aanvraagt voor zijn vluchten dient uiterlijk op 1 februari van elk jaar een aanvraag in bij het Agentschap, via de daarvoor bestemde module van het digitale rapportage-instrument. De luchtvaartuigexploitant vermeldt op welke vluchten zijn aanvraag betrekking heeft, overeenkomstig artikel 14, lid 2, van Verordening (EU) 2023/2405. Op basis van de aanvraag neemt het Agentschap contact op met de luchtvaartuigexploitant.

2. Uiterlijk op 1 mei van elk jaar rapporteren de in lid 1 bedoelde luchtvaartuigexploitanten via de daartoe bestemde module van het digitale rapportage-instrument de in de leden 3 en 4 vermelde informatie over hun geregelde vluchten en over de tijdens het voorgaande kalenderjaar uitgevoerde activiteiten.

3. De luchtvaartuigexploitant rapporteert de volgende informatie over zijn geplande vluchten voor de twee komende dienstregelingsperioden:

a) de routes, met vermelding van de luchthavens van vertrek en aankomst, gedefinieerd door hun respectieve codes van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Internationale Luchtvaartassociatie (IATA);

b) de luchtvaartuigtypes die zullen worden gebruikt, met inbegrip van de stoelcapaciteit per cabineklasse en de ICAO- en IATA-codes;

c) het geraamde aantal vluchten dat voor elke route zal worden geëxploiteerd, samen met een gedetailleerde motivering van de raming;

d) de dienstregelingsperiode(n) van de activiteiten;

e) vrijwillig, voor geregelde vluchten die nieuw zijn, of wanneer de exploitatievoorwaarden aanzienlijk verschillen van eerdere vluchten, de volgende informatie, samen met een gedetailleerde motivering:

   i) de geraamde hoeveelheid blokluchtvaartbrandstof;

   ii) het geraamde aantal passagiers per cabineklasse;

   iii) de geraamde hoeveelheid vracht.

4. De luchtvaartuigexploitant rapporteert de volgende informatie over de activiteiten die in het voorgaande kalenderjaar zijn uitgevoerd:

a) voor elk geëxploiteerd luchtvaartuig:

   i) het luchtvaartuigtype, gedefinieerd door zijn respectieve ICAO- en IATA-codes;

   ii) het aantal beschikbare zitplaatsen per cabineklasse voor elke cabineconfiguratie;

iii) indien beschikbaar, de passagiersruimte per cabineklasse.

b) voor elke vlucht die op een bepaalde route wordt geëxploiteerd:

i) het luchtvaartuigtype, gedefinieerd door zijn respectieve ICAO- en IATA-codes;

ii) de route, met vermelding van de luchthavens van vertrek en aankomst, gedefinieerd door hun respectieve ICAO- en IATA-codes;

iii) het aantal vluchten dat onder dezelfde exploitatievoorwaarden is uitgevoerd;

iv) het aantal passagiers en stoelen per cabineklasse;

v) de hoeveelheid vracht;

vi) de hoeveelheid blokluchtvaartbrandstof;

vii) de bloktijd;

viii) de maand en het jaar van exploitatie.

c) voor elke op een bepaalde luchthaven van vertrek getankte batch luchtvaartbrandstoffen die is gekocht van leveranciers van luchtvaartbrandstof en waarvoor voordelen zijn toegekend, en, vrijwillig, voor alle andere partijen luchtvaartbrandstoffen:

i) de hoeveelheid, in ton, het batchnummer en een identificatie van de leverancier van de luchtvaartbrandstof;

ii) de luchthaven, gedefinieerd door zijn respectieve ICAO- en IATA-codes, en een bewijs van aankoop en levering op die luchthaven;

iii) de levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstoffen, in gram koolstofdioxide-equivalenten per megajoule (g CO_2eq/MJ);

iv) indien van toepassing, een verklaring van de broeikasgasreductieregeling voor luchtvaartbrandstoffen waarvoor voordelen zijn aangevraagd, een verwijzing naar het rechtsinstrument op grond waarvan de voordelen zijn aangevraagd, en een identificatie van de autoriteit waarbij de aanvraag is ingediend.

5. Het Agentschap gebruikt de in de leden 3 en 4 bedoelde informatie, met inachtneming van de nodige vertrouwelijkheidsoverwegingen, voor de verwerking van de aanvraag en de afgifte van de labels.

6. Het Agentschap houdt ook rekening met de informatie die overeenkomstig de artikelen 8 en 10 van Verordening (EU) 2023/2405 door luchtvaartuigexploitanten en leveranciers van luchtvaartbrandstof is gerapporteerd.

7. Het Agentschap mag de luchtvaartuigexploitant verzoeken om alle aanvullende informatie die nodig is voor de raming van vluchtemissies en voor de afgifte van labels.

8. Alvorens een luchtvaartuigexploitant de in de punten 4 en 6 bedoelde informatie aan het Agentschap verstrekt, wordt die informatie geverifieerd door een in het verslag van de luchtvaartuigexploitant geïdentificeerde onafhankelijke verificateur. De verificatie wordt uitgevoerd overeenkomstig de eisen van artikel 8, lid 3, van Verordening (EU) 2023/2405. De luchtvaartuigexploitant verstrekt de verificateur alle relevante ondersteunende documenten om het proces van verificatie van de in de leden 4 en 6 bedoelde informatie te vergemakkelijken.

De krachtens lid 4, punt c), verstrekte informatie met betrekking tot de levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen wordt bovendien geverifieerd door een van de certificeringsinstanties die zijn aangewezen in het kader van Richtlijn (EU) 2018/2001 of van de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia).

Artikel 4

Toekenning van labels aan vluchten van luchtvaartuigexploitanten

1. Als het Agentschap van oordeel is dat de door de luchtvaartuigexploitant overeenkomstig artikel 3 verstrekte informatie volledig en nauwkeurig is, zal het uiterlijk op 30 juni van elk jaar:

a) de vluchtemissies van elke vlucht of reeks vluchten ramen, overeenkomstig artikel 5;

b) de labels aanmaken en toekennen aan geregelde vluchten, waarbij de labels voor elk van de twee komende dienstregelingsperioden worden gescheiden, overeenkomstig de in lid 2 bedoelde geldigheidsperiode;

c) de labels in machineleesbare vorm onder luchtvaartuigexploitanten verspreiden en hen via de daartoe bestemde module van het digitale rapportage-instrument en met gebruikmaking van de modellen in bijlage III in kennis stellen van de uiterste termijn voor het tonen van de labels en van de geldigheidsduur ervan.

2. De geldigheidsduur van de door het Agentschap afgegeven labels is als volgt:

a) voor de winterdienstregelingsperiode van de luchtvaartuigexploitant loopt de geldigheidstermijn van het moment van afgifte van het label tot het einde van de winterdienstregelingsperiode, overeenkomstig de in bijlage I vastgestelde tijdlijn;

b) voor de zomerdienstregelingsperiode van de luchtvaartuigexploitant loopt de geldigheidstermijn vanaf vijf maanden vóór de start van die zomerdienstregelingsperiode tot het einde ervan, overeenkomstig de in bijlage I vastgestelde tijdlijn;

3. Indien het Agentschap vaststelt dat een luchtvaartuigexploitant niet alle informatie heeft ingediend die nodig is voor de afgifte van labels overeenkomstig artikel 3, of indien het naar behoren gemotiveerde redenen heeft om aan te nemen dat de verstrekte informatie niet volledig of nauwkeurig is, verzoekt het de luchtvaartuigexploitant de verstrekte informatie te corrigeren of aanvullende informatie te verstrekken.

4. Indien het Agentschap na het in het vorige lid bedoelde verzoek vaststelt dat de door de luchtvaartuigexploitant verstrekte informatie niet voldoet aan de minimumeisen van artikel 3, of dat de waarheidsgetrouwheid of nauwkeurigheid van die informatie niet kan worden geverifieerd, wijst het Agentschap de afgifte van de labels af, nadat het de luchtvaartuigexploitant het recht heeft gegeven om te worden gehoord. Het Agentschap stelt de betrokken luchtvaartuigexploitant daarvan in kennis.

5. Als de door een luchtvaartuigexploitant overeenkomstig artikel 3 verstrekte informatie moet worden gecorrigeerd nadat ze is ingediend of nadat ze door het Agentschap is geverifieerd, of als ze niet meer geldig is, stelt de luchtvaartuigexploitant het Agentschap daarvan onverwijld in kennis via het digitale rapportage-instrument en verstrekt hij de gecorrigeerde informatie, samen met de nodige motivering. Op basis van de door de luchtvaartuigexploitant verstrekte informatie en motivering kan het Agentschap de vluchtemissies met terugwerkende kracht bijwerken en nieuwe labels afgeven voor de betrokken vluchten of reeksen vluchten.

Artikel 5

Raming van de vluchtemissies

1. Het Agentschap raamt de vluchtemissies voor elke vlucht of reeks vluchten die door een luchtvaartuigexploitant onder dezelfde voorwaarden worden geëxploiteerd volgens de in bijlage II bij deze verordening vastgestelde methode door:

a) de vluchtemissies te berekenen overeenkomstig bijlage II, punt 1;

b) de vluchtemissies toe te wijzen aan passagiers en vracht, overeenkomstig bijlage II, punt 2;

c) de emissievoetafdruk en de efficiëntie te bepalen, overeenkomstig bijlage II, punt 3;

d) de cabine-emissies toe te kennen aan elke cabineklasse, overeenkomstig bijlage II, punt 4;

2. Wanneer het Agentschap de in bijlage II vastgestelde methode toepast, raamt het de vluchtemissies voor elke vlucht of reeks vluchten die door een luchtvaartuigexploitant onder dezelfde voorwaarden worden geëxploiteerd overeenkomstig de beste raming van:

a) het verwachte verbruik van luchtvaartbrandstoffen die nodig zijn om de vlucht vanaf een bepaalde luchthaven uit te voeren, geraamd op basis van het gewogen gemiddelde van de blokluchtvaartbrandstof van alle vluchten die in de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode op die route werden geëxploiteerd;

b) de verwachte levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen die op een bepaalde luchthaven van vertrek zijn getankt, geraamd op basis van het gewogen gemiddelde van de levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstoffen die in de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode op die luchthaven zijn getankt.

3. Indien de informatie die nodig is om het verbruik van luchtvaartbrandstof overeenkomstig lid 2, punt a), van dit artikel te ramen, niet bestaat, ontoereikend is, niet kan worden geverifieerd of alleen bestaat voor aanzienlijk verschillende exploitatievoorwaarden, raamt het Agentschap het verbruik van luchtvaartbrandstoffen die nodig zijn om de vlucht uit te voeren overeenkomstig bijlage II, punt 1, 3), b).

4. Indien de informatie die nodig is om de verwachte levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen overeenkomstig lid 2, punt b), te ramen, niet bestaat, ontoereikend is, niet kan worden geverifieerd of alleen bestaat voor aanzienlijk verschillende exploitatievoorwaarden, beschouwt het Agentschap deze luchtvaartbrandstoffen als conventionele luchtvaartbrandstoffen.

5. Bij wijze van afwijking van lid 2, punt b), kan het Agentschap, met het oog op de raming van de gemiddelde levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstoffen overeenkomstig dat punt, specifieke batches luchtvaartbrandstoffen toewijzen aan een specifieke vlucht of reeks vluchten die door de luchtvaartuigexploitant wordt uitgevoerd vanaf een bepaalde luchthaven van vertrek, voor zover de volgende voorwaarden zijn vervuld:

a) de luchtvaartuigexploitant heeft daarom verzocht via de daartoe bestemde module van het digitale rapportage-instrument;

b) de luchtvaartbrandstoffen worden fysiek aan de luchtvaartuigexploitanten op die luchthaven geleverd voor een specifieke vlucht of reeks vluchten door een leverancier van luchtvaartbrandstof in fysiek identificeerbare batches, gestaafd met een leveringsbewijs, zoals een document voor de overdracht van producten;

c) de vlucht of reeks vluchten waaraan de batches worden toegewezen, wordt ten minste door de route geïdentificeerd en gedefinieerd;

d) de batches luchtvaartbrandstoffen die overeenkomstig dit artikel aan een specifieke vlucht of reeks vluchten zijn toegewezen, worden afgetrokken van de algemene raming van het gewogen gemiddelde van de levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen van de luchtvaartuigexploitant op die luchthaven en worden niet gebruikt om de gemiddelde milieuprestaties van de luchtvaartbrandstoffen op die luchthaven te bepalen;

e) in voorkomend geval worden de luchtvaartbrandstoffen toegewezen aan dezelfde specifieke vlucht of subset van vluchten die is gerapporteerd uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([8]).

6. Wanneer een luchtvaartuigexploitant vervolgens een andere vlucht uitvoert zonder luchtvaartbrandstoffen te tanken tussen beide vluchten, verdeelt het Agentschap de verwachte levenscyclusemissies op de initiële luchthaven van vertrek evenredig over alle vluchten die onder dergelijke voorwaarden worden uitgevoerd.

7. Wanneer een luchtvaartuigexploitant het Agentschap onvoldoende informatie verstrekt over de levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen die op een luchthaven van vertrek worden getankt of wanneer luchtvaartbrandstoffen niet fysiek aan een specifieke luchthaven van vertrek kunnen worden toegeschreven, beschouwt het Agentschap die batches luchtvaartbrandstoffen als conventionele luchtvaartbrandstoffen.

8. De standaardwaarden die worden gebruikt bij de raming van de verwachte levenscyclusemissies van luchtvaart-brandstoffen als bedoeld in lid 2, punt b), worden bekendgemaakt en bijgewerkt op de overeenkomstig artikel 8 opgezette website.

([8]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Artikel 6

Tonen van labels door luchtvaartuigexploitanten

1. Luchtvaartuigexploitanten die houder zijn van labels zijn verantwoordelijk voor de wijze waarop het label en het logo van het label worden gebruikt, met name in het kader van reclame, en voor de naleving van de eisen van deze verordening. De afgifte van de labels, met inbegrip van het logo van het label, verleent de luchtvaartuigexploitant of het verkooppunt alleen het recht om het logo van het label te gebruiken in overeenstemming met de voorschriften van deze verordening.

2. Luchtvaartuigexploitanten tonen de aan hen afgegeven labels in alle verkooppunten die hun eigendom zijn, onverwijld en in overeenstemming met de specificaties van bijlage III en met de volgende eisen:

a) uiterlijk binnen 15 dagen nadat zij van het Agentschap zijn verkregen overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt c). Elke vertraging wordt binnen die 15 dagen aan het Agentschap gemeld en gemotiveerd;

b) de labels worden duidelijk zichtbaar getoond naast essentiële vluchtgegevens, met inbegrip van de route, de geplande vertrektijd en duur van de vlucht, en de prijs, tijdens het gehele elektronische aankoopproces, beginnende bij de resultaten van de zoekopdracht tot na de voltooiing van de aankoop, en zowel in de elektronische aankoopbevestiging als bij de aflevering van die bevestiging;

c) de labels worden getoond in alle visuele reclame en in al het technisch promotiemateriaal voor die vluchten, waaronder op het internet, in digitale toepassingen en in fysieke vorm, ongeacht de geografische locatie van die reclame of promotie.

3. Luchtvaartuigexploitanten mogen de labels aanbrengen op de instapkaarten van de vluchten waarvoor labels zijn afgegeven.

4. Luchtvaartuigexploitanten tonen de aan hen afgegeven labels gedurende hun respectieve geldigheidsperioden als bedoeld in artikel 4, lid 2, zonder onderbreking.

5. Om een duidelijke en correcte weergave van de labels te waarborgen, mogen luchtvaartuigexploitanten:

a) geen labels, merktekens, symbolen of gelijkwaardige vormen of opschriften tonen die de krachtens deze verordening afgegeven labels nabootsen en die niet aan de voorschriften van deze verordening voldoen, en deze niet aan de klanten verstrekken;

b) geen vluchtemissies tonen of aan klanten verstrekken die gelijkwaardig of vergelijkbaar zijn met die welke zijn opgenomen in de uit hoofde van deze verordening verstrekte vluchtemissies, die de krachtens deze verordening geraamde vluchtemissies nabootsen of die de in artikel 14, lid 3, van Verordening (EU) 2023/2405 vastgestelde informatie of meeteenheden kunnen nabootsen of reproduceren, voor vluchten of reeksen vluchten waarvoor geen labels zijn aangevraagd uit hoofde van deze verordening en voor alle andere activiteiten die geen verband houden met het toepassingsgebied van deze verordening;

c) geen informatie opnemen over hun aankopen van een bepaald type luchtvaartbrandstof die klanten de verkeerde indruk kan geven dat een bepaalde vlucht zal worden uitgevoerd met een bepaald type luchtvaartbrandstof, tenzij de luchtvaartuigexploitant kan aantonen dat dat type luchtvaartbrandstof fysiek in het luchtvaartuig aanwezig is voor een specifieke vlucht, in de hoeveelheid en met de kenmerken die aan de consumenten worden voorgespiegeld.

6. Wanneer de vluchten van luchtvaartuigexploitanten worden aangeboden of beschikbaar gesteld in verkooppunten waarmee zij een contractuele relatie hebben, zorgen de luchtvaartuigexploitanten ervoor dat:

a) de labels onverwijld en uiterlijk binnen 30 dagen nadat zij van het Agentschap zijn verkregen overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt c), worden getoond. Elke vertraging wordt binnen die 30 dagen aan het Agentschap gemeld en gemotiveerd;

b) de verkooppunten niet weigeren de labels te tonen en de door het Agentschap geraamde vluchtemissies voor die luchtvaartuigexploitanten niet herberekenen voor vergelijkings- of aankoopdoeleinden.

7. Luchtvaartuigexploitanten leveren redelijke inspanningen om ervoor te zorgen dat verkooppunten waarmee zij niet samenwerken, maar die hun vluchten tonen, ook onverwijld voldoen aan de eisen van het vorige lid.

Artikel 7

Toezicht op de naleving

1. Voor elke luchtvaartuigexploitant waarvoor labels zijn afgegeven, beoordeelt het Agentschap ten minste halfjaarlijks of de factoren op basis waarvan het label is afgegeven voor elke geëxploiteerde vlucht of reeks vluchten onder dezelfde voorwaarden, zijn gewijzigd.

2. In het kader van de in lid 1 bedoelde beoordeling wordt nagegaan of:

a) de door luchtvaartuigexploitanten overeenkomstig artikel 3 gerapporteerde informatie, met name de overeenkomstig lid 3 daarvan gerapporteerde informatie, nauwkeurig en waarheidsgetrouw is;

b) de labels correct, overeenkomstig artikel 6 en bijlage III, en tijdig, overeenkomstig artikel 6, leden 2, 6 en 7, zijn getoond;

c) de luchtvaartuigexploitanten ingetrokken of verstreken labels hebben verwijderd, overeenkomstig lid 4.

3. Met het oog op de uitvoering van de beoordeling verzoekt het Agentschap de luchtvaartuigexploitant om de nodige informatie, met inbegrip van, in voorkomend geval, verslagen van onafhankelijke verificateurs.

4. Indien het Agentschap na de beoordeling concludeert dat een label niet langer passend is of niet correct wordt getoond door een luchtvaartuigexploitant, besluit het, nadat het de luchtvaartuigexploitant de gelegenheid heeft gegeven te worden gehoord, het label in te trekken of een nieuw label af te geven. Een dergelijk besluit wordt via het digitale rapportage-instrument ter kennis gebracht van de luchtvaartuigexploitant.

5. Het Agentschap neemt de rechtvaardiging van de luchtvaartuigexploitant voor vertragingen bij het tonen van labels, zoals bepaald in artikel 6, leden 2, 6 en 7, in overweging. In het licht van de rechtvaardiging neemt het Agentschap een van de volgende besluiten, na de luchtvaartuigexploitant in de gelegenheid te hebben gesteld te worden gehoord, en stelt het de luchtvaartuigexploitant daarvan in kennis via het digitale rapportage-instrument:

a) alle voor de luchtvaartuigexploitant afgegeven labels worden ingetrokken indien de rechtvaardiging voor de vertraging ontoereikend is;

b) de luchtvaartuigexploitant krijgt een eenmalige vrijstelling voor de vertraging, samen met een nieuwe termijn.

6. Na ontvangst van een overeenkomstig lid 4 of lid 5, punt a), afgegeven kennisgeving past de luchtvaartuigexploitant de weergave van de labels aan of verwijdert hij de ingetrokken labels en vervangt hij deze, indien van toepassing, door geldige labels die door het Agentschap zijn afgegeven, zonder onnodige vertraging. De luchtvaartuigexploitant bevestigt de status van naleving van de kennisgevingen die hij van het Agentschap heeft ontvangen via het digitale rapportage-instrument.

7. Het Agentschap neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat een luchtvaartuigexploitant zich houdt aan de besluiten die het Agentschap overeenkomstig lid 4 en lid 5, punt a), heeft genomen.

8. Luchtvaartuigexploitanten verwijderen onverwijld ingetrokken of verstreken labels, zonder dat het Agentschap hen daarvan in kennis moet stellen. Luchtvaartuigexploitanten houden het Agentschap te allen tijde op de hoogte van de verwijdering of rectificatie van labels via het digitale rapportage-instrument.

9. Luchtvaartuigexploitanten werken samen met het Agentschap bij het uitvoeren van een beoordeling en volgen voortdurend de instructies van het Agentschap met betrekking tot de correcte weergave van labels.

10. Luchtvaartuigexploitanten kunnen in uitzonderlijke omstandigheden het Agentschap verzoeken individuele labels te beëindigen die zijn afgegeven voor vluchten of een reeks vluchten die niet meer worden geëxploiteerd of waarvan de operationele voorwaarden tijdens de dienstregelingsperiode zijn gewijzigd, waardoor de geldige labels onjuist zijn. Zij stellen het Agentschap via het digitale rapportage-instrument in kennis van hun verzoek.

11. Het Agentschap stelt de luchtvaartuigexploitanten in kennis van alle specifieke regels en procedures in andere rechtshandelingen van de Unie die het doeltreffend toezicht op de naleving van deze verordening garanderen, onder meer om te verifiëren of de door luchtvaartuigexploitanten gerapporteerde informatie nauwkeurig en waarheidsgetrouw is en of de labels correct worden getoond.

12. Het Agentschap stelt de luchtvaartuigexploitanten in kennis van alle toepasselijke regels en procedures voor het indienen van klachten tegen andere luchtvaartuigexploitanten.

Artikel 8

Website over vluchtemissies

1. Het Agentschap creëert en onderhoudt een website over vluchtemissies (de "website"), bestaande uit een openbaar luik met onlinetoegang voor het grote publiek en een nalevingsluik dat alleen toegankelijk is voor luchtvaartuigexploitanten. Het nalevingsluik van de website wordt gekoppeld aan het door het Agentschap opgezette digitale rapportage-instrument.

2. Het openbare luik van de website moet voldoen aan de volgende minimumeisen:

a) openstaan voor toegang in een machineleesbaar formaat door alle onlinediensten en zonder dat de klant zich hoeft te registreren. Het moet zowel toegankelijk zijn in het verkooppunt waar de labels worden getoond als via alle zoekmachines;

b) gedetailleerde informatie verstrekken over de wijze waarop de vluchtemissies van elke vlucht of reeks vluchten van luchtvaartuigexploitanten zijn geraamd, waarbij de klant op duidelijke, begrijpelijke en beknopte wijze wordt geïnformeerd over de berekeningsmethode, met inbegrip van alle aannames, en uitleg wordt gegeven over de belangrijkste termen en variabelen, met inbegrip van voorbeelden en illustraties en eventuele achtergrondinformatie om inzicht te krijgen in de stappen die het Agentschap heeft ondernomen om de vluchtemissies te berekenen, de voor die berekening en ramingen gebruikte gegevens, alsook de standaardwaarden die zijn gebruikt voor de raming van de vluchtemissies;

c) informatie verstrekken over elke raming van vluchtemissies en over de afgifte en toekenning van labels aan vluchten die te koop worden aangeboden;

d) informatie verstrekken over de beperking van de levenscyclusemissies van luchtvaartbrandstoffen als gevolg van de aankoop door luchtvaartuigexploitanten van luchtvaartbrandstoffen met lagere levenscyclusemissies op een bepaalde luchthaven van vertrek;

e) een zoekfunctie bevatten waarmee klanten labels kunnen zoeken. De zoekcriteria zijn ten minste de luchthaven van vertrek en aankomst en, facultatief, de luchtvaartuigexploitant;

f) een vergelijking maken van de labels op dezelfde route met een door het Agentschap te ontwikkelen benchmark op basis van waargenomen typische prestaties op de route of vergelijkbare routes. Met name voor gevallen waarin geen luchtvaartuigexploitant werd geselecteerd in de in punt e) genoemde zoekfunctie, waaronder:

   i) een relatieve vergelijking van de vluchtemissies, uitgedrukt in procenten;

   ii) een relatieve vergelijking van de beperking van levenscyclusemissies, uitgedrukt in procenten;

g) de in punt f) bedoelde vergelijking presenteren als een lijst van luchtvaartuigexploitanten in oplopende volgorde, waarbij de luchtvaartuigexploitant met de laagste vluchtemissies of de luchtvaartuigexploitant die de luchtvaartbrandstoffen met de laagste gemiddelde levenscyclusemissies gebruikt, op de eerste plaats staat;

h) de volgende informatie tonen op basis van de gezochte route:

   i) de route, gemeten in kilometer, gedefinieerd door een luchthaven van vertrek en een luchthaven van aankomst, waarbij de volledige naam van beide luchthavens wordt gebruikt, alsmede hun respectieve ICAO- en IATA-codes;

   ii) de luchtvaartuigexploitanten die actief zijn op die route;

   iii) de gemiddelde cabine-emissies per passagier door elke luchtvaartuigexploitant die actief is op die route;

   iv) een indicatie van het luchtvaartuigtype dat het vaakst wordt geëxploiteerd door elke luchtvaartuigexploitant die actief is op die route;

   v) informatie aan klanten over de vraag of een in het zoekinstrument ingevoerde route buiten het toepassingsgebied van deze verordening valt, waardoor geen informatie beschikbaar is. In dergelijke gevallen verstrekt het Agentschap een beknopte toelichting van de criteria waaraan een route moet voldoen om in het zoekinstrument te worden opgenomen.

3. Het nalevingsluik van de website moet voldoen aan de volgende technische specificaties:

a) de toegang van elke luchtvaartuigexploitant wordt beperkt door middel van unieke inloggegevens. Dit luik is beveiligd en luchtvaartuigexploitanten moeten hun nalevingsgegevens kunnen bekijken en beheren, met inbegrip van rapportagevereisten en de productie en distributie van labels en hun respectieve status per route;

b) luchtvaartuigexploitanten mogen alleen hun eigen nalevingsinformatie kunnen bekijken. Luchtvaartuigexploitanten mogen alleen toegang hebben tot de openbare informatie over de labels van andere luchtvaartuigexploitanten.

Artikel 9

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is echter met ingang van 1 januari 2028 van toepassing op exploitanten van vrachtluchtvaartuigen die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2023/2405 vallen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 18 december 2024.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

TIJDLIJN VOOR HET INDIENEN VAN AANVRAGEN EN VOOR HET AANMAKEN VAN LABELS

De onderstaande tijdlijn moet worden gevolgd door luchtvaartuigexploitanten, voor het indienen van aanvragen, en door het Agentschap, voor het aanmaken en verspreiden van labels.

Tabel 1

Verplichting	Tijdlijn
Activiteiten van kalenderjaar X-1, die de basis moeten vormen voor de informatie die overeenkomstig artikel 3, lid 4, aan het Agentschap wordt verstrekt	01.01.X-1 tot en met 31.12.X-1
Luchtvaartuigexploitanten dienen hun aanvraag in bij het Agentschap, overeenkomstig artikel 3, lid 1	Uiterlijk 01.02.X
Luchtvaartuigexploitanten rapporteren de in artikel 3, leden 3 en 4, vermelde informatie overeenkomstig artikel 3, lid 2	Uiterlijk 01.05.X
Het Agentschap raamt de vluchtemissies van elke vlucht of reeks vluchten, maakt de labels aan en verspreidt deze voor alle geplande vluchten voor de twee komende dienstregelingsperioden, overeenkomstig artikel 4, lid 1.	Uiterlijk 30.06.X
Geldigheidstermijn van de labels voor vluchten die worden uitgevoerd in de winterdienstregelingsperiode, overeenkomstig artikel 4, lid 2, punt a).	Vanaf het moment van afgifte door het Agentschap in jaar X en tot het einde van de winterdienstregelingsperiode van de jaren X tot en met X+1, zoals gebruikt in de dienstregeling van de luchtvaartuigexploitant
Geldigheidstermijn van de labels voor vluchten die worden uitgevoerd in de zomerdienstregelingsperiode, overeenkomstig artikel 4, lid 2, punt b).	Vanaf vijf maanden vóór het begin van de zomerdienstregelingsperiode van jaar X+1 tot het einde van die dienstregelingsperiode, zoals gebruikt in de planning van de luchtvaartuigexploitant

BIJLAGE II

METHODE VOOR HET RAMEN VAN VLUCHTEMISSIES

In deze bijlage worden de methode en de nodige stappen vastgesteld die het Agentschap moet volgen voor het ramen van vluchtemissies.

1. **BEREKENING VAN VLUCHTEMISSIES**

1) De vluchtemissies worden berekend door het geraamde verbruik van luchtvaartbrandstoffen voor de vlucht in kwestie te vermenigvuldigen met het gewogen gemiddelde van de levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstoffen die op de luchthaven van vertrek zijn getankt. De vluchtemissies zijn gelijk aan de som van de cabine- en vrachtemissies.

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

waarbij:

E = vluchtemissies, in tonnen koolstofdioxide-equivalent (t CO_2eq),

E_c = cabine-emissies, in t CO_2eq,

E_f = vrachtemissies, in t CO_2eq,

E_{WTT} = gedeelte van de vluchtemissies dat overeenkomt met “well-to-tank”, in t CO_2eq,

E_{TTW} = gedeelte van de vluchtemissies dat overeenkomt met “tank-to-wheel”, in t CO_2eq,

V_{fuel} = luchtvaartbrandstofverbruik van de vlucht, in ton,

EC_{fuel} = energie-inhoud van luchtvaartbrandstoffen, in megajoule per kilogram (MJ/kg),

LCE_{fuel} = gewogen gemiddelde levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstoffen die zijn getankt op de luchthaven van vertrek, in gram koolstofdioxide-equivalent per megajoule (g CO_2eq/MJ).

2) De gemiddelde levenscyclusemissies van de op de luchthaven van vertrek getankte luchtvaartbrandstoffen zijn het gewogen gemiddelde van de levenscyclusemissies van alle batches (*b*) luchtvaartbrandstoffen die op die luchthaven worden getankt, rekening houdend met artikel 5, lid 6:

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

waarbij:

LCE_b = levenscyclusemissies van een batch “b” luchtvaartbrandstoffen, in g CO_2eq/MJ. Voor conventionele luchtvaartbrandstoffen bedraagt deze waarde 89 g CO_2eq/MJ;

V_b = massa van een batch “b” luchtvaartbrandstoffen, in ton.

3) Het geraamde verbruik van brandstoffen door een vlucht wordt berekend aan de hand van een van de volgende methoden:

a) op basis van eerdere vluchtuitvoeringen

Wanneer primaire gegevens beschikbaar zijn voor de vluchten van de vorige dienstregelingsperioden en de exploitatievoorwaarden van die vluchten overeenstemmen met die van de geplande vlucht, wordt de raming van het luchtvaartbrandstofverbruik berekend als het gewogen gemiddelde van het gerapporteerde luchtvaartbrandstofverbruik van de vluchten (*a*) die op de betrokken route zijn geëxploiteerd:

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

waarbij:

F_a = totale blokluchtvaartbrandstof voor alle vluchten die relevant zijn voor elk label, in de rapporteringsperiode;

N_a = totaal aantal geëxploiteerde vluchten die relevant zijn voor elk label, in de rapporteringsperiode.

b) op basis van de Breguet-bereikvergelijking

Indien er geen primaire gegevens voor de overeenkomstig artikel 3, lid 3, gerapporteerde geregelde vluchten bestaan of deze ontoereikend zijn, niet kunnen worden geverifieerd of alleen bestaan voor exploitatievoorwaarden die aanzienlijk afwijken van die welke overeenkomstig artikel 3, lid 4, zijn gerapporteerd, wordt het geraamde verbruik van luchtvaartbrandstoffen bij benadering berekend met behulp van de Breguet-bereikvergelijking.

In deze vergelijking worden de totale kruisvluchtprestaties als volgt geraamd:

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

waarbij:

R = afgelegde afstand, in kilometers,

V = snelheid van het luchtvaartuig, in kilometers per uur,

c = specifiek brandstofverbruik voor de stuwkracht, in kilogram per Newton-uur,

L = hefkracht op het luchtvaartuig, in Newton,

D = aerodynamische weerstand van het luchtvaartuig, in Newton,

ln = natuurlijke logaritmische functie,

W_1 = massa van het luchtvaartuig aan het begin van de kruisvlucht, in ton,

W_2 = massa van het luchtvaartuig aan het einde van de kruisvlucht, in ton,

Door de Breguet-bereikvergelijking te herschikken, kan een verhouding tussen de initiële en de uiteindelijke massa van een luchtvaartuig worden afgeleid, die het brandstofverbruik van de betrokken vlucht weergeeft:

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

Bij gebrek aan informatie over de landingsmassa, de motorprestaties en de aerodynamische prestaties van het luchtvaartuig worden deze factoren niet rechtstreeks berekend. De vergelijking wordt verder verfijnd door regressie van de factoren, om ze te koppelen aan waarnemingen van de overeenkomstig artikel 3, lid 4, gerapporteerde informatie en, ten minste, het luchtvaartuigtype. Deze verfijnde vergelijking wordt toegepast voor elk luchtvaartuig:

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

waarbij:

a = massa van het luchtvaartuig bij landing op de luchthaven van aankomst, in ton,

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

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

en waarbij:

W_0 = lege massa van het luchtvaartuig, in ton,

W_1 = massa van het luchtvaartuig na een klim tot 3 000 ft (of 914,4 m), in ton,

W_2 = massa van het luchtvaartuig na de klim tot kruishoogte, de vlucht op kruishoogte, en de daling tot 3 000 ft (of 914,4 m), in ton,

W_3 = massa van het luchtvaartuig bij landing op de luchthaven van aankomst, in ton,

De coëfficiënten *a*, *b* en *r* worden bepaald met behulp van regressieanalyse om het geraamde verschil (L2-Norm) tussen het waargenomen verbruik van luchtvaartbrandstoffen en de geraamde waarde tot een minimum te beperken.

2. TOEWIJZING VAN VLUCHTEMISSIES AAN CABINE EN VRACHT

1) De vluchtemissies worden als volgt toegewezen aan de cabine (cabine-emissies, *Ec*) en aan vracht (vrachtemissies, *Ef*) op basis van de respectieve verdeling van de cabine- en vrachtmassa:

a) cabine-emissies (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

waarbij:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, aan de cabine toegeschreven aandeel van de lading van het luchtvaartuig,

C_w = massa die overeenstemt met de cabine (passagiers en hun bagage), in ton,

F_w = massa die overeenstemt met de vracht aan boord van het luchtvaartuig, in ton.

b) vrachtemissies (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

waarbij:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, aan de vracht toegeschreven aandeel van de lading van het luchtvaartuig;

2) Wanneer geen informatie over het aantal passagiers wordt gerapporteerd omdat de omstandigheden van de geplande activiteiten verschillen van die van eerdere vluchten, zoals voor nieuwe luchtvaartuigexploitanten of nieuwe luchtvaartuigconfiguraties, wordt een geraamd aantal passagiers berekend op basis van de volgende factoren (te vermelden op de overeenkomstig artikel 8 opgezette website):

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

waarbij:

N = aantal beschikbare stoelen in het luchtvaartuigtype, per cabineklasse;

L = geraamde bezettingsgraad van de vlucht, berekend op basis van de gemiddelde bezettingsgraad van de luchtvaartuigexploitant per cabineklasse, met name voor i) vluchten op de route, ii) vluchten op vergelijkbare routes, en iii) alle andere routes,

P_m = massa die wordt toegewezen aan een passagier, met inbegrip van bagage, namelijk 100 kg.

3. BEPALING VAN DE EMISSIEVOETAFDRUK EN DE EFFICIËNTIE

1) De aan de cabine en vracht toegewezen vluchtemissies worden vervolgens gebruikt om de emissievoetafdruk en de emissie-efficiëntie te bepalen, en worden als volgt berekend:

a) Emissievoetafdruk en -efficiëntie voor cabine

Cabine-emissies per passagier (C_{ef})

$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000$, in kg CO_2eq/pax

Cabine-emissies per passagierskilometer (C_{ef})

$C_{ee} = \frac{C_{ef}}{R} \times 1000$, in g CO_2eq/pkm

waarbij:

$R =$ *GCD*, vluchtbereik bepaald aan de hand van de grootcirkelafstandsmethode (GCD), in km.

b) Emissievoetafdruk en -efficiëntie voor vracht

Vrachtemissies per ton vracht (F_{ef})

$F_{ef} = \frac{E_f}{F_w} \times 1000$, in kg CO_2eq/t

Vrachtemissies per tonkilometer (F_{ee})

$F_{ee} = \frac{F_{ef}}{R}$, in g CO_2eq/tkm

4. **TOEWIJZING VAN CABINE-EMISSIES AAN DE VERSCHILLENDE CABINEKLASSEN**

1) Wanneer een luchtvaartuig wordt geëxploiteerd met meer dan één cabineklasse, worden de cabine-emissies toegewezen aan elke cabineklasse.

2) Wanneer de luchtvaartuigexploitant de passagiersruimte van elke configuratie van elk luchtvaartuigtype rapporteert, wordt die passagiersruimte (*SA*) in eerste instantie gebruikt om te berekenen welke cabineklassefactor moet worden toegepast.

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

waarbij:

CCF = cabineklassefactor die overeenkomt met de toewijzing van cabine-emissies per passagier in elke cabineklasse, geraamd op basis van de passagiersruimte die in een luchtvaartuig aan de laagste klasse is toegewezen;

SA_c = vloeroppervlakte per stoel in elke cabineklasse ("c"), in vierkante meter,

SA_l = vloeroppervlakte per stoel in de laagste cabineklasse ("l"), in vierkante meter.

3) Indien de in het vorige punt bedoelde informatie niet beschikbaar is, wordt de CCF geraamd op basis van de gewogen gemiddelden van de overeenkomstig artikel 3, lid 4, punt a), gerapporteerde passagiersruimte. De gewogen gemiddelden worden, waar mogelijk, gebaseerd op specifieke gegevens van de exploitant en ten minste vastgesteld per cabineklasse.

4) Indien de informatie voor de raming van de CCF ontoereikend is, wordt de in tabel 1 uiteengezette standaard-CCF gebruikt.

Tabel 1

CCF-berekeningen op basis van de passagiersruimte en de standaardwaarden

Cabineklasse (c)	CCF op basis van de passagiersruimte	Standaard-CCF	
		Brede romp (CCF_{c-w})	Smalle romp (CCF_{c-n})
Economy (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premium Economy (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Cabineklasse (c)	CCF op basis van de passagiersruimte	Standaard-CCF	
		Brede romp (CCF_{c-w})	Smalle romp (CCF_{c-n})
Business (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1.[illegible]5$
First (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1.[illegible]5$

5) Aangezien cabine-emissies betrekking hebben op alle passagiers op een vlucht, ongeacht de cabineklasse waarin zij zitten, worden de cabine-emissies toegewezen aan elke passagier op basis van zijn respectieve cabineklasse. Deze toewijzing gebeurt op basis van een theoretisch aantal passagiers (LC_{eq}), waarbij de laagste cabineklasse als gemeenschappelijk equivalent wordt gebruikt.

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

waarbij:

LC_{eq} = theoretisch aantal passagiers berekend voor de toewijzing van cabine-emissies aan passagiers in elke cabineklasse,

pax_c = aantal passagiers in elke cabineklasse.

6) De emissies van het passagiersequivalent in de laagste cabineklasse worden vervolgens aan elke passagier toegewezen in verhouding tot zijn respectieve cabineklassefactor:

Cabineklasse-emissies per passagier (C_{ef})

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, in kg CO_2eq/pax

Cabineklasse-emissies per passagierskilometer (C_{ef})

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

BIJLAGE III

MODELLEN VOOR HET TONEN VAN LABELS

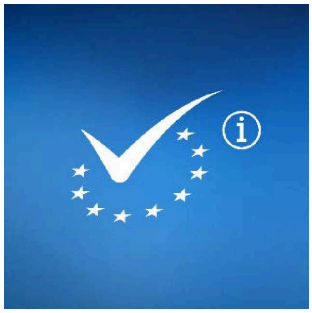
1. Het logo op het label moet voldoen aan de volgende eisen:

a) Al naargelang de kleur van de achtergrond moet het logo als volgt worden weergegeven, om te garanderen dat het ontwerp toegankelijk en gebruiksvriendelijk is:

a) De hoofdversie van het logo, die zo veel mogelijk moet worden gebruikt:



b) De versie van het logo die tegen een donkere achtergrond moet worden gebruikt:



c) De versie die alleen tegen lichte achtergronden mag worden gebruikt, als de hoofdversie niet voldoende zichtbaar is, bijvoorbeeld door gebrek aan contrast:



b) Als er genoeg plaats is, moet rechts van het logo het woord “Geverifieerd” worden vermeld, in Calibri vet en altijd in de taal van de gebruiker:

a) De hoofdversie van het logo, die zo veel mogelijk moet worden gebruikt:



b) De versie van het logo die tegen een donkere achtergrond moet worden gebruikt:



c) De versie die alleen tegen lichte achtergronden mag worden gebruikt als de hoofdversie niet voldoende zichtbaar is, bijvoorbeeld door gebrek aan contrast:



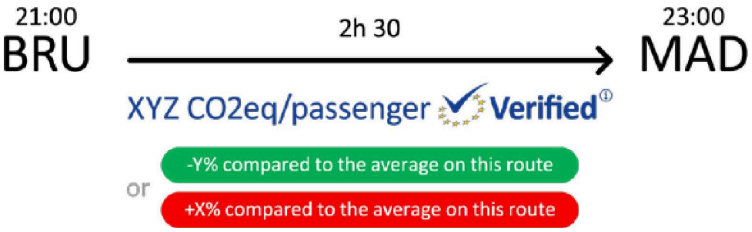
c) De kleur van het logo op het etiket en de bijbehorende tekst zijn:

i) blauw #034EA2;

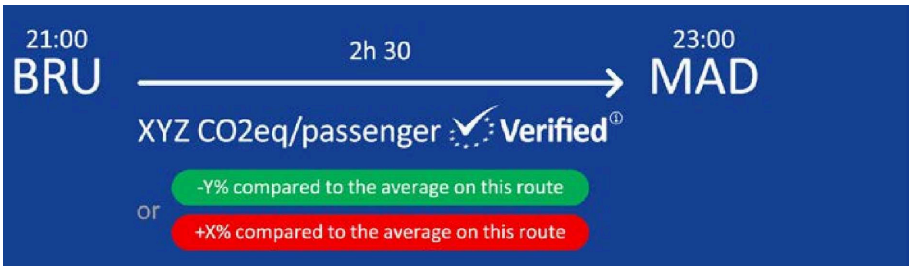
ii) geel #FFCB04.

d) De in punt 2 bedoelde primaire weergave wordt altijd in de taal van de gebruiker getoond (Engelse versie ter illustratie), met de volgende lay-out:

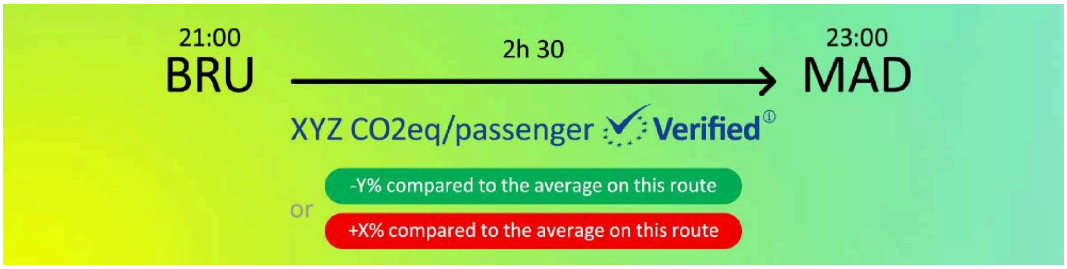
a) zo veel mogelijk:



b) voor donkere achtergronden:

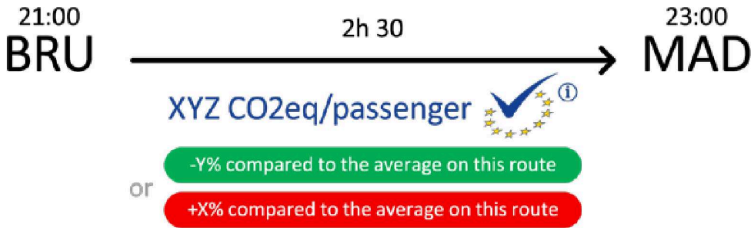


c) voor lichte achtergronden, alleen als de hoofdversie niet voldoende zichtbaar is, bijvoorbeeld door gebrek aan contrast:

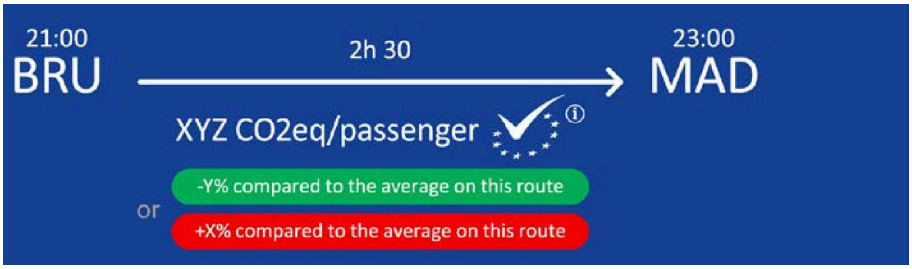


e) Wanneer er onvoldoende ruimte is om aan de voorschriften van de vorige alinea te voldoen, moet de primaire weergave er als volgt uitzien:

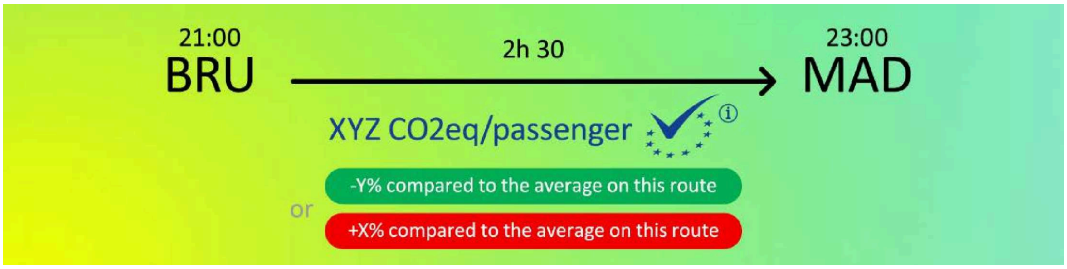
a) zo veel mogelijk:



b) voor donkere achtergronden:



c) voor lichte achtergronden, alleen als de hoofdversie niet voldoende zichtbaar is, bijvoorbeeld door gebrek aan contrast:



f) De in punt 3 bedoelde secundaire weergave moet de volgende lay-out volgen en altijd worden getoond in de taal van de gebruiker wanneer met de muis over het logo of het informatie-icoontje (“i”), dat zich in de primaire weergave rechts van het logo bevindt, wordt gegaan of daarop wordt geklikt:

Geverifieerd vluchtemissielabel

De emissies worden geraamd overeenkomstig **Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3170 van de Europese Commissie (Vluchtemissielabel)**. De emissies worden geraamd op basis van de meest recente operationele gegevens over vluchtprestaties uit het verleden.

Emissies voor [cabineklasse] in een [naam van de fabrikant] + [ICAO-luchtvaartuigcode]

VAN [naam luchthaven van vertrek] NAAR [naam luchthaven van aankomst] ([123] km)

[123] kg CO_2-eq/passagier

+/- X% [te ontwikkelen benchmark]

[123] kg CO_2-eq/passagierskilometer

+/- X% [te ontwikkelen benchmark]

[123] kg CO_2-eq/MJ

+/- X% [te ontwikkelen benchmark]

De emissies worden geraamd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart.

Een agentschap van de Europese Unie

Geldig tot DD maand JJJJ

g) Het label wordt het “Vluchtemissielabel” genoemd.

2. De volgende informatie moet altijd naast het logo worden opgenomen in de primaire weergave van het label:

a) voor passagiersvluchten, de cabineklasse-emissies per passagier, in CO_2eq/pax. Wanneer jonge kinderen tot 24 maanden oud meevliegen op de schoot van een volwassene, waarbij een kinderveiligheidsgordel wordt gebruikt, zijn de verwachte cabine-emissies alleen die van de volwassene;

b) voor alle vrachtvluchten, gelet op artikel 9, de vrachtemissies per ton, in kg CO_2eq/t;

c) een kleine versie van het logo op het label, zoals beschreven in punt 1, b);

d) de relatieve vergelijking, in procenten, tussen de in punt a) of b) vermelde emissies en een door het Agentschap te ontwikkelen benchmark op basis van waargenomen typische prestaties op de route of op vergelijkbare routes. Een groene kleur kan worden gebruikt om een negatief verschil en een rode kleur om een positief verschil ten opzichte van het gemiddelde aan te geven;

e) een icoontje voor informatie (“i”), om de secundaire weergave te openen.

3. De secundaire weergave van het label bevat de volgende aanvullende informatie:

a) de naam van de luchtvaartuigexploitant;

b) de route, gedefinieerd aan de hand van de namen van de luchthavens van vertrek en aankomst;

c) de afstand van de route, in kilometers;

d) voor passagiersvluchten, de cabineklasse-emissies per passagierskilometer, in kg CO_2eq/passagierskilometer;

e) voor vrachtvluchten, gelet op artikel 9, de vrachtemissies per tonkilometer, in kg CO_2eq/tonkilometer;

f) de levenscyclusemissies van de luchtvaartbrandstoffen, in kg CO_2eq/MJ;

g) de relatieve vergelijking, in procenten, van de in punt 2, a), punt 3, d), of punt 2, b), punt 3, e), en punt 3, f), genoemde emissies met een door het Agentschap te ontwikkelen benchmark op basis van waargenomen typische prestaties op de route of op vergelijkbare routes. Een groene kleur kan worden gebruikt om een negatief verschil en een rode kleur om een positief verschil ten opzichte van het gemiddelde aan te geven;

h) de geldigheidsduur van het label, met inbegrip van de laatste dag waarop het geldig is;

i) een hyperlink naar het specifieke vluchtemissielabel dat wordt gehost op de website die is opgezet op grond van artikel 8, gestileerd als www.flightemissions.eu.

4. De weergave van het label moet tijdens de geldigheidsduur voldoen aan de volgende technische specificaties:

a) het wordt weergegeven in een machineleesbaar en toegankelijk formaat;

b) interactie van passagiers is niet nodig om de informatie op de primaire weergave van het label te tonen;

c) het lettertype (Calibri) en de lettergrootte die op het label worden gebruikt, moeten duidelijk en leesbaar zijn.