# РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/3170 НА КОМИСИЯТА

**от 18 декември 2024 година**

**за определяне на подробни разпоредби относно доброволната схема за екологично етикетиране за оценяването на екологичните показатели на полетите, създадена съгласно член 14 от Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета (етикет за емисиите от полети)**

**(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета от 18 октомври 2023 г. за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (инициатива ReFuelEU — сектор „Авиация“) ([1]), и по-специално член 14, параграф 11 от него,

като има предвид, че:

(1) В член 14, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2023/2405 се създава доброволна схема за екологично етикетиране, която дава възможност за измерване на екологичните показатели на полетите и е отворена за всички оператори на въздухоплавателни средства, попадащи в обхвата на посочения регламент.

(2) За да могат потребителите да правят информиран избор по отношение на полетите и други алтернативни видове транспорт, настоящият регламент следва да определи солидна, надеждна, прозрачна и хармонизирана методика за оценка на емисиите от полети, като се използват първични данни, както и правила за информиране на пътниците относно емисиите от полетите. Тъй като методиката има за резултат оценяването на емисиите от полети, в настоящия регламент следва да се използва термин за този етикет, който да отразява точно използваната методика. Поради това етикетът следва да се нарича „етикет за емисиите от полети“.

(3) Операторите на въздухоплавателни средства, които желаят да получат етикети за своите полети, следва да подадат заявление до Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) достатъчно време преди това, за да може както Агенцията, така и операторът на въздухоплавателното средство да подготвят доклад и съответната цифрова инфраструктура.

(4) Методиката за оценяване на емисиите от полети, определена в настоящия регламент, следва да гарантира най-високи равнища на прозрачност и проследимост на изчисленията и на основните допускания, които по всяко време следва да останат в съответствие с предстоящите актове на Съюза относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортни услуги.

(5) Емисиите от полети следва да се оценяват въз основа на средните показатели от минали полети като функция на средните екологични показатели на авиационните горива, използвани за извършването на всеки полет, и на средния разход на авиационни горива през предходния съответен период на часово планиране. Тези два фактора са най-надеждни и солидни за осигуряване на точната оценка на емисиите от полети. Поради възможните технически ограничения за постигане на такава степен на подробност относно точните партиди от авиационни горива, използвани при извършването на всеки полет, с настоящия регламент следва също така да се определят солидни методи за постигане на най-голямо и безопасно приближение между разхода на авиационни горива и емисиите на авиационните горива през целия жизнен цикъл, така че да се сведе до минимум тежестта върху операторите на въздухоплавателни средства и Агенцията. За целите на оценяването на емисиите от даден полет по даден маршрут за даден период на часово планиране следва да се вземе предвид последната налична информация за предходния съответен период на часово планиране, като в настоящия регламент следва да се определят конкретни изисквания за тази цел. Използването на информацията от предходната календарна година при оценяването на емисиите от полети следва да позволи на Агенцията да използва вече проверена от независими проверяващи органи информация, като същевременно се сведе до минимум административната тежест и се използва най-актуалната информация за показателите.

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

(6) Точните оценки на бъдещия разход на авиационни горива за полетите са от съществено значение за изчисляването на емисиите от полети и тези оценки следва да се основават на най-новите научни данни. Тези оценки на разхода на авиационни горива следва също така да се основават на първични данни, докладвани от операторите на въздухоплавателни средства за последните им операции, които следва да са операциите от предходния съответен период на часово планиране. Използването на вторични данни, като например данни, произтичащи от модели и оценки, които не са изцяло изведени от първични данни, следва да бъде ограничено до изключителни случаи, когато не са налични първични данни или когато не могат да бъдат направени с достатъчна точност оценки, основани на първични данни. Такъв би могъл да бъде случаят по-специално, когато оператор на въздухоплавателно средство реши да изпълнява полети по нови маршрути или когато полетите, изпълнявани по съществуващи маршрути, се предвижда да се извършват при различни условия. Настоящият регламент следва да гарантира, че методическите изисквания за оценка на разхода на авиационни горива продължават да бъдат в съответствие с най-новите научни данни и разработки.

(7) Емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл може да бъдат по-ниски от емисиите от конвенционалните авиационни горива през целия жизнен цикъл в зависимост от множество фактори, като например избора на изходни суровини и начините за тяхното производство. При емисиите на авиационните горива през целия жизнен цикъл са взети под внимание емисиите, изразени като еквивалент на въглероден диоксид ($CO_2$eq), от производството, транспорта, разпространението и използването на борда на енергия, включително по време на горенето, за да останат в съответствие с правото на Съюза, по-специално с Регламент (ЕС) 2023/2405, но също и с Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета ([2]). Следователно обхватът на газовете, взети под внимание при оценяването на емисиите на авиационните горива през целия жизнен цикъл, следва да представлява сборът от въглероден диоксид ($CO_2$), метан ($CH_4$) и азотен оксид ($N_2O$). Емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл следва да се изчисляват в съответствие с точка B от приложение V към Директива (ЕС) 2018/2001 и когато е приложимо, с друго относимо право на Съюза и с международните стандарти, както и с данни и методики, които отразяват последните научни постижения, разработени по линия на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

(8) Като отчита, че информацията за разхода и емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл е много важна за точната оценка на емисиите от полети, настоящият регламент следва да определи условията за докладване на тази информация от операторите на въздухоплавателни средства на Агенцията. Тежестта на докладването следва да бъде сведена до минимум, особено за операторите на малки и средни въздухоплавателни средства, за да не бъдат разубедени операторите на въздухоплавателни средства да възприемат етикета за емисиите от полети. Следователно операторите на въздухоплавателни средства следва да могат да докладват данни на Агенцията по лесен и безпроблемен начин, като използват цифрови инструменти за докладване, разработени от Агенцията, и когато е приложимо, като използват информация, която вече е докладвана за други цели. За да може да извършва солидни оценки, Агенцията следва да има достъп до цялата необходима информация за количествата авиационни горива, заредени от всеки оператор на въздухоплавателни средства на всяко летище, както и за количествата, доставени от доставчиците на авиационни горива на операторите на въздухоплавателни средства на всяко летище, и за съответните им емисии на авиационни горива през целия жизнен цикъл.

(9) Методиката за оценяване на емисиите от полети, определена в настоящия регламент, следва да бъде в крак с развитието на съответното право на Съюза и с международните стандарти, данни и методики, както и с научните постижения, особено по отношение на използването на стойности по подразбиране. За целите на настоящия регламент базовата стойност на интензитета на емисиите за конвенционалните авиационни горива следва да бъде 89 g $CO_2$eq/MJ, което представлява референтната стойност за авиационните горива, разработена съгласно рамката на ИКАО, докато правото на Съюза определи специфична за авиацията сравнителна стойност за изкопаеми горива. Присвоеното тегло на пътник, включително пътнически багаж, следва да бъде 100 kg, а енергийното съдържание на авиационните горива следва да бъде в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001 и приложимите международни стандарти и методики.

(10) За целите на настоящия регламент екологичните показатели се ограничават до емисиите на парникови газове от авиационните горива, използвани от операторите на въздухоплавателни средства, до експлоатационните характеристики на полетите и на техния флот и до въздействието на въздушното движение върху разхода на авиационни горива. Следователно настоящият регламент не обхваща други въздействия върху околната среда, като например шум и други емисии на замърсители на въздуха, като азотни оксиди (NOx) или прахови частици (PM).

([2]) Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Методиката за оценката на емисиите от полетите се основава на средния разход на авиационни горива от минали полети, а обновяването на флота и оптимизираното планиране на маршрутите могат да окажат немаловажно въздействие върху намаляването на разхода на авиационни горива и съответно върху намаляването на емисиите от полетите. Тези два фактора следва автоматично да бъдат отразени в методиката за оценката на емисиите от полети, за да се улесни преходът към по-ефективни въздухоплавателни средства и оптимизираното планиране на маршрутите. Следователно емисиите от полети, оценени от Агенцията с помощта на методиката, определена в настоящия регламент, следва да стимулират обновяването на флота и оптимизираното планиране на маршрутите. Методиката, определена в настоящия регламент, следва да бъде достатъчно солидна, така че да се адаптира към технологичните промени и оперативните постижения.

(12) Когато оперативните условия на бъдещите редовни полети съвпадат с вече изпълнените полети по този маршрут, оценките, които се основават на настоящия регламент за същия маршрут, представляват значително по-надеждна оценка на екологичните показатели на тези редовни полети. За целите на настоящия регламент оперативните условия се отнасят до вида на въздухоплавателното средство, вида на авиационните горива, средния брой пътници и масата на превозвания товар. Когато обаче операторът на въздухоплавателни средства промени оперативните условия на даден полет или извършва нови полети, очакваният разход на авиационни горива и очакваните екологични показатели на авиационните горива следва да се оценяват, като се използват най-новите налични научни методи и данни. Тези оценки следва да бъдат точни и да се основават на подход, който отговаря на принципа на предпазливостта. Следователно настоящият регламент следва да определи методиката за оценката на емисиите от полети и в двата случая, т.е. за полети, при които цялата необходима информация за миналите операции на оператора на въздухоплавателни средства е налична и се смята за надежден източник за изчисляване на тези операции, както и за полети, при които тази информация не е налична.

(13) Графиците на бъдещите полети следва се предоставят на Агенцията, като се вземат под внимание необходимите мерки за поверителност, така че Агенцията да може да съпостави експлоатационните условия и да оцени емисиите от полетите възможно най-точно. Освен това операторите на въздухоплавателни средства следва да се стремят да предоставят на Агенцията всякаква друга информация, която би могла да улесни най-точната оценка на емисиите от полети.

(14) Информацията, която се докладва на Агенцията, особено по отношение на разхода на авиационно гориво на полет и емисиите на авиационните горива през целия жизнен цикъл, зареждани на всяко летище, следва да бъде проверена от независим проверяващ орган, преди да бъде докладвана на Агенцията. Тази независима проверка следва да бъде извършена въз основа на принципите и насоките на съответното право на Съюза и приложимите международни стандарти и методики. Проверката следва също така да отчита текущото развитие в международен план, по-специално за да се гарантира, че полетите, пристигащи в Съюза, също могат, когато е приложимо, да се ползват от разпоредбите на настоящия регламент.

(15) В настоящия регламент следва да се определят правилата за срока на валидност на етикетите, издавани от Агенцията, и условията за включване на срока на валидност при издаването им на операторите на въздухоплавателни средства, както и условията, при които операторите на въздухоплавателни средства трябва ясно да излагат пред клиентите информация за този срок на валидност.

(16) В настоящия регламент следва да се определят условията за излагането на етикетите, издадени от Агенцията. В сегашното време на цифровизация, особено във въздушния транспорт, клиентите могат да получат онлайн достъп до много по-широк набор от информация за услугите за въздушен транспорт, предлагани от конкурентни оператори на въздухоплавателни средства. Поради това е важно да се гарантира, че етикетите, издадени от Агенцията на даден оператор на въздухоплавателни средства, се излагат във всички места за продажба, собственост на този оператор на въздухоплавателни средства, като се спазват образците, установени в настоящия регламент. Операторите на въздухоплавателни средства трябва също така да гарантират, че всички места за продажба, с които са в договорни отношения, излагат етикетите, издадени от Агенцията. И накрая, операторите на въздухоплавателни средства следва да полагат разумни усилия, за да гарантират, че местата за продажба, с които не си сътрудничат, също излагат етикетите, издадени от Агенцията. В противен случай се рискува да се подкопае доверието на хората в етикета и в усилията на операторите на въздухоплавателни средства да използват авиационни горива с по-ниски емисии през целия жизнен цикъл.

(17) В настоящия регламент следва да се определят условията, при които операторите на въздухоплавателни средства трябва да поставят етикети, издадени от Агенцията, и да се гарантира, че емисиите от полетите са лесно разпознаваеми. В него следва да се определят спецификациите на дизайна и образците за излагане на емисиите от полети, което следва да се извършва по хармонизиран и разпознаваем начин от всички оператори на въздухоплавателни средства.

(18) Елементите на дизайна следва да включват лого, което да показва, че емисиите от полети са оценени от Агенцията от името на Европейския съюз в съответствие с настоящия регламент. Това хармонизирано лого следва да служи като средство за осигуряване на разпознаваемост и изграждане на доверие в оценяването на емисиите от полети в съответствие с настоящия регламент. То следва също така да представлява настоящия регламент по света и да служи за избягване на объркването с друго законодателство на Съюза и съществуващи инициативи в областта на устойчивостта, като например етикетите, издавани съгласно Регламент (ЕС) 2017/1369 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) и делегираните регламенти, приети въз основа на него. С оглед подобряване на комуникацията и повишаване на осведомеността настоящият регламент следва също така да определи специфичната терминология за ясно позоваване на всеки от елементите, включени в етикета за емисиите от полети. Това включва например комбинацията от емисиите от полети, логото и другите аспекти, които следва да бъдат основните елементи, съставляващи етикета. Следователно в настоящия регламент следва да се определи дизайнът на едно опростено и ясно лого на етикета, което винаги трябва да се излага заедно с емисиите от полетите и да включва знамето на Съюза. Условията за излагането на етикетите, определени в настоящия регламент, следва да гарантират, че етикетите са лесно достъпни и разбираеми, а условията за излагането им следва да дават възможност на клиентите да сравняват лесно екологичните показатели на полетите, изпълнявани от различни оператори на въздухоплавателни средства, които летят по един и същи маршрут. Настоящият регламент следва да гарантира последователното и точно излагане на данни за емисиите, за да се осигурят съпоставимост и лоялна конкуренция на вътрешния транспортен пазар, по-специално когато услугите за въздушен транспорт са част от мултимодални транспортни вериги или когато се конкурират с други видове транспорт. За тази цел настоящият регламент следва да бъде съгласуван с приложимото законодателство относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортни услуги.

(19) Условията за излагането на етикетите следва да бъдат разделени на основно и вторично излагане. Излагането на етикетите има потенциала да подобри информираността на клиентите за очакваните емисии от полетите и за усилията, полагани от операторите на въздухоплавателни средства за намаляване на екологичния отпечатък на предлаганите от тях услуги за въздушен транспорт. Основното излагане, което винаги трябва да включва в лесно разбираем формат ключовите елементи на даден полет по време на целия процес на търсене и закупуване на билети, не следва да изисква никакво взаимодействие от страна на клиента. Основното излагане следва да включва и необходимите елементи, за да може клиентът да сравни показателите на даден оператор на въздухоплавателни средства с други конкурентни оператори на въздухоплавателни средства по същия маршрут. Целта на подобно сравнение следва да бъде да се улесни клиентът в разбирането на съответната информация за околната среда, както и да се стимулират допълнително усилията на операторите на въздухоплавателни средства да подобрят екологичните си показатели. Вторичното излагане, което следва да изисква взаимодействие с клиента, за да бъде видимо, следва да съдържа повече подробности и информация за начина, по който са оценени емисиите от полета, включително например средните екологични показатели на авиационните горива, използвани от оператора на въздухоплавателни средства.

(20) От съществено значение за изграждането на доверие сред клиентите е да се гарантира, че операторите на въздухоплавателни средства излагат само валидни етикети. В настоящия регламент следва да се определят условията, при които Агенцията ще проверява правилното прилагане и излагане на етикетите от операторите на въздухоплавателни средства съгласно съответното право на Съюза и приложимите международни стандарти и методики. Операторите на въздухоплавателни средства не излагат отменените етикети и етикетите с изтекъл срок. В него следва да се определят също така условията, при които Агенцията проверява точността и достоверността на информацията, предоставена от операторите на въздухоплавателни средства във връзка с техните операции. Поради това е целесъобразно в настоящия регламент, заедно с приложимите правила и правомощия на Агенцията по прилагането, да се определят условията за преразглеждането на етикетите, както и процедурата, по която Агенцията може да отмени невалидни етикети или да инструктира операторите на въздухоплавателни средства да коригират съответно излагането им.

(21) Агенцията следва да създаде и да поддържа уебсайт за емисиите от полети, който позволява информацията относно схемата да бъде лесно достъпна както за операторите на въздухоплавателни средства, така и за обществеността. Това е необходимо и за да се направи схемата по-привлекателна за операторите на въздухоплавателни средства.

([3]) Регламент (ЕС) 2017/1369 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2017 г. за определяне на нормативна рамка за енергийно етикетиране и за отмяна на Директива 2010/30/ЕС (ОВ L 198, 28.7.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) За да се улесни възприемането на етикета за емисиите от полети в Съюза, от датата на влизане в сила на настоящия регламент до 1 януари 2028 г. Агенцията следва да издава етикети само за услугите по въздушен превоз на пътници или за полети със смесен превоз на пътници и товари, с изключение на услугите за изцяло товарен превоз. Услугите за пътнически и товарен въздушен транспорт по своята същност се различават по начина, по който са организирани техните операции, и по-специално в отношенията им с крайните клиенти. В настоящия регламент се дава приоритет на издаването на етикети на операторите на въздухоплавателни средства, предоставящи услуги за пътнически въздушен транспорт, за да се осигури достатъчно време на участниците на пазара да се запознаят с етикета. Етикетите следва да обхващат всички видове услуги за въздушен транспорт едва от 1 януари 2028 г.

(23) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Авиационния комитет ReFuelEU,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

**Предмет**

В настоящия регламент се определят подробни разпоредби за гарантиране на еднаквото прилагане и спазването на правилата на схемата за екологично етикетиране, посочена в член 14 от Регламент (ЕС) 2023/2405, а именно:

а) стандартизирана и научно обоснована методика за изчисляване на емисиите от полети, включително методиката за оценки, основана на най-добрите налични научни данни;

б) процедурата, по която операторите на въздухоплавателни средства трябва да предоставят на Агенцията необходимата информация за оценка на емисиите от полети и за издаване на съответните етикети;

в) продължителността на срока на валидност на етикетите, издадени от Агенцията;

г) условията и процедурите за преразглеждане, отмяна и издаване на нови етикети от страна на Агенцията;

д) образците за излагане на етикети;

е) правилата за осигуряване на лесен достъп до всички издадени етикети в машинночетим формат;

ж) възможността и условията, при които операторите на въздухоплавателни средства могат да излагат друга информация за екологичните показатели извън обхвата на настоящия регламент.

*Член 2*

**Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „емисии от полет“ означава очакваните емисии от авиационни горива през целия им жизнен цикъл за даден полет, изпълняван от оператор на въздухоплавателни средства, които се състоят от емисиите от пътническия салон и емисиите от товара, измерени в тонове еквивалент на въглероден диоксид;

2) „емисии от пътническия салон“ означава делът на емисиите от полета, дължащи се на пътническия салон, измерени в тонове еквивалент на въглероден диоксид;

3) „емисии от товара“ означава делът на емисиите от полета, дължащи се на товара, измерени в тонове еквивалент на въглероден диоксид;

4) „емисии от пътническия салон на пътник“ означава резултатът от разделянето на емисиите от пътническия салон на средния брой пътници в полетите през предходния съответен период на часово планиране, измерени в килограми еквивалент на въглероден диоксид на пътник;

5) „емисии от товари на тон“ означава резултатът от разделянето на емисиите от товари на средната маса на товара, превозван с въздухоплавателното средство през предходния съответен период на часово планиране, измерени в килограми еквивалент на въглероден диоксид на тон товар;

6) „емисии от пътническия салон на пътник-километър“ означава резултатът от разделянето на очакваните емисии от пътническия салон на пътник на разстоянието на изпълнявания маршрут, измерени в грамове еквивалент на въглероден диоксид на пътник-километър;

7) „емисии от товари на тонкилометър“ означава резултатът от разделянето на очакваните емисии от товари на тон на разстоянието на изпълнявания маршрут, измерени в грамове еквивалент на въглероден диоксид на тонкилометър;

8) „етикет“ означава графична диаграма, печатна или електронна, която съчетава логото на етикета и информацията, посочена в приложение III;

9) „лого на етикета“ означава изображението, определено в точка 1 от приложение III към настоящия регламент, което представлява проверката на полетните емисии;

10) „етикети с изтекъл срок“ означава етикети, чийто срок на валидност е изтекъл;

11) „цифров инструмент за докладване“ означава цифрова платформа, разработена и управлявана от Агенцията като единствена точка за контакт с операторите на въздухоплавателни средства за докладване на данни и за разпространение на етикети;

12) „въздухоплавателно средство“ означава „въздухоплавателно средство“ по смисъла на определението в член 3, точка 28 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ([4]);

13) „свидетелство за авиационен оператор“ („AOC“) означава „свидетелство за авиационен оператор“ („AOC“) по смисъла на определението в член 2, точка 8 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([5]);

14) „летище“ означава „летище“ съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([6]);

15) „седалка“ означава седалка, монтирана на въздухоплавателно средство, на която може да бъде настанен пътник за времето на пътуването;

16) „пътник“ означава лице, което заема седалка в зоната на пътническия салон на въздухоплавателно средство в момента на заминаване на въздухоплавателното средство и което пътува на борда на въздухоплавателното средство с цел да достигне определено местоназначение;

17) „зона за сядане“ означава площта, предвидена за всяка седалка на всеки пътник и за всеки клас пътнически салон, измерена в квадратни метри;

18) „клас пътнически салон“ означава отделно обслужване и настаняване, предоставяни на пътниците, които се характеризират със специфична конфигурация на местата в пътническия салон, удобства и тарифна структура;

19) „период на часово планиране“ означава „период на часово планиране“ съгласно определението в член 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета ([7]);

20) „блоково авиационно гориво“ означава количеството авиационни горива, изразходвано от въздухоплавателно средство при изпълнение на полет, от първоначалното му движение от местостоянката на летището на заминаване до пълното му спиране на местостоянката на летището на пристигане, измерено в тонове;

21) „блоково време“ означава общото време от първоначалното придвижване на въздухоплавателното средство от местостоянката на летището на заминаване до пълното му спиране на местостоянката на летището на пристигане, измерено в минути;

([4]) Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) „емисии от авиационни горива през целия жизнен цикъл“ означава емисии от авиационни горива, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, които включват емисиите, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, от производството, транспорта, разпространението и използването на енергия на борда, включително по време на горенето, и които представляват сборът от емисиите на въглероден диоксид ($CO_2$), метан ($CH_4$) и азотен оксид ($N_2O$), изчислени в съответствие с точка B от приложение V към Директива (ЕС) 2018/2001, и когато е приложимо, с друго свързано право на Съюза и международни стандарти, както и с данни и методики, които отразяват последните научни постижения, разработени в рамките на ИКАО, и измерени в грамове еквивалент на въглероден диоксид на мегаджаул;

23) „еквивалент на въглероден диоксид ($CO_2$eq)“ означава мерна единица за сравняване на радиационния натиск на парников газ с този на въглеродния диоксид ($CO_2$);

24) „схема за емисиите на парникови газове от авиационни горива“ означава схема за предоставяне на предимства на операторите на въздухоплавателни средства, когато намалят емисиите на парникови газове от авиационни горива;

25) „товар“ означава стоки, материали и пратки, различни от пътнически багаж, превозвани на борда на въздухоплавателно средство, измерен в тонове;

26) „място на продажба“ означава физическо място или услуга на онлайн платформа, която е собственост на оператор на въздухоплавателни средства или която предлага полетите на оператор на въздухоплавателни средства, където операторът или всяко лице, упълномощено да го представлява, съхранява и предоставя на обществеността информация за полетите, изпълнявани от този оператор на въздухоплавателни средства, с цел закупуване или сравняване.

*Член 3*

**Заявление за издаване на етикет от Агенцията**

1. Оператор на въздухоплавателни средства, който иска да получи етикети за своите полети, подава заявление до Агенцията до 1 февруари всяка година чрез специалния модул на цифровия инструмент за докладване. За тази цел операторът на въздухоплавателни средства посочва обхвата на полетите, които трябва да се включат в съответствие с член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2023/2405. Въз основа на заявлението Агенцията се свързва с оператора на въздухоплавателни средства.

2. До 1 май всяка година операторите на въздухоплавателни средства, посочени в параграф 1, докладват, чрез специалния модул на цифровия инструмент за докладване, информацията, посочена в параграфи 3 и 4, за своите редовни полети и за операциите, извършени през предходната календарна година.

3. Операторът на въздухоплавателни средства докладва следната информация за своите редовни полети за двата предстоящи периода на часово планиране:

а) маршрутите, с посочване на летищата на заминаване и пристигане, определени чрез съответните им кодове на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA);

б) вида или видовете въздухоплавателни средства, които ще се използват, включително капацитета на местата за клас пътнически салон и неговите кодове по ИКАО и IATA;

в) очаквания брой полети, които ще бъдат изпълнени по всеки маршрут, придружен от подробна обосновка на оценката;

г) периода или периодите на часово планиране на операциите;

д) доброволно, за редовни полети, които са нови, или когато оперативните условия се различават значително от миналите операции, следната информация, придружена от подробна обосновка:

i) очаквано количество блоково авиационно гориво;

ii) очакван брой пътници на клас пътнически салон;

iii) очаквано количество товар.

4. Операторът на въздухоплавателни средства докладва следната информация за операциите, извършени през предходната календарна година:

а) за всеки използван самолет:

i) вида на въздухоплавателното средство, определен от съответните кодове по ИКАО и IATA;

ii) броя на наличните места по клас пътнически салон за всяка конфигурация на пътнически салон;

iii) когато е налична — зоната за сядане по клас пътнически салон;

б) за всеки полет, изпълняван по даден маршрут:

i) вида на въздухоплавателно средство, определен от съответните кодове по ИКАО и IATA;

ii) маршрута, с посочване на летищата на заминаване и пристигане, определени чрез съответните им кодове по ИКАО и IATA;

iii) броя на полетите, изпълнявани при едни и същи оперативни условия;

iv) броя на пътниците и местата за всеки клас пътнически салон;

v) количеството товар;

vi) количеството блоково авиационно гориво;

vii) блоковото време;

viii) месеца и годината на операцията;

в) за всяка партида авиационни горива, заредени на дадено летище на заминаване, закупени от доставчиците на авиационни горива и за които са заявени предимства, както и по желание всички други партиди авиационни горива:

i) количеството в тонове, партидния номер и идентификацията на доставчика на авиационно гориво;

ii) летището, определено чрез съответните му кодове по ИКАО и IATA, и доказателство за покупката и за доставката до това летище;

iii) емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл в грамове еквивалент на въглероден диоксид на мегаджаул (g $CO_2$eq/MJ);

iv) когато е приложимо, декларация за схемата за парникови газове от авиационни горива, за която са заявени предимства, позоваване на правния инструмент, съгласно който са заявени предимствата, и идентификация на органа, до който е подадено заявлението.

5. За целите на обработването на заявлението и издаването на етикетите Агенцията използва информацията, посочена в параграфи 3 и 4, при спазване на необходимите мерки за поверителност.

6. Агенцията взема под внимание и информацията, докладвана от операторите на въздухоплавателни средства и от доставчиците на авиационно гориво съгласно членове 8 и 10 от Регламент (ЕС) 2023/2405.

7. Агенцията може да изиска от оператора на въздухоплавателни средства да предостави допълнителна информация, необходима за оценката на емисиите от полети и за издаването на етикети.

8. Преди операторът на въздухоплавателни средства да предостави на Агенцията информацията, посочена в параграфи 4 и 6, информацията се проверява от независим проверяващ орган, посочен в доклада на оператора на въздухоплавателни средства. Проверката се извършва в съответствие с изискванията, посочени в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2023/2405. Операторът на въздухоплавателни средства предоставя на проверяващия орган всички съответни придружаващи документи, за да улесни процеса на проверка на информацията, посочена в параграфи 4 и 6.

Освен това информацията, предоставена съгласно параграф 4, буква в), свързана с емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл, се проверява от един от сертифициращите органи, определени в рамките на Директива (ЕС) 2018/2001 или на Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA).

*Член 4*

**Присвояване на етикети за полети на оператори на въздухоплавателни средства**

1. Когато Агенцията смята, че информацията, предоставена от оператора на въздухоплавателни средства в съответствие с член 3, е пълна и точна, до 30 юни всяка година тя:

а) оценява емисиите от полети за всеки полет или набор от полети в съответствие с член 5;

б) генерира и присвоява етикети за редовните полети, като разделя етикетите за всеки от двата предстоящи периода на часово планиране в съответствие със срока на валидност, посочен в параграф 2;

в) доставя етикетите в машинночетим формат на операторите на въздухоплавателни средства, като ги информира за крайния срок за излагане и за срока на валидност на етикетите чрез специалния модул на цифровия инструмент за докладване, както и за използване на образците, посочени в приложение III.

2. Срокът на валидност на етикетите, издадени от Агенцията, съответства на следното:

а) за зимния период на часово планиране на оператора на въздухоплавателни средства срокът на валидност е от момента на издаване на етикета до края на зимния период на часово планиране, в съответствие с графика, посочен в приложение I;

б) за летния период на часово планиране на оператора на въздухоплавателни средства срокът на валидност е пет месеца преди началото на съответния летен период на часово планиране до неговия край, в съответствие с графика, посочен в приложение I.

3. Когато Агенцията установи, че даден оператор на въздухоплавателни средства не е предоставил цялата информация, необходима за издаването на етикетите в съответствие с член 3, или когато има надлежно обосновани причини да смята, че предоставената информация не е пълна или точна, Агенцията изисква от оператора на въздухоплавателни средства да коригира предоставената информация или да предостави допълнителна информация.

4. Когато след отправяне на искането, посочено в предходния параграф, Агенцията установи, че информацията, предоставена от оператора на въздухоплавателни средства, не отговаря на минималните изисквания, посочени в член 3, или че истинността или точността на тази информация не може да бъде проверена, Агенцията, след като даде право на оператора на въздухоплавателни средства да бъде изслушан, отказва издаването на етикетите. Агенцията информира за това съответния оператор на въздухоплавателни средства.

5. Когато информацията, предоставена от оператор на въздухоплавателни средства в съответствие с член 3, трябва да бъде коригирана след подаването ѝ или след проверката ѝ от Агенцията, или когато вече не е валидна, операторът на въздухоплавателни средства информира Агенцията за това без ненужно забавяне чрез цифровия инструмент за докладване и предоставя коригираната информация с необходимата обосновка. Въз основа на предоставената от оператора на въздухоплавателни средства информация и обосновка Агенцията може да актуализира с обратна сила емисиите от полетите и да издаде нови етикети за съответните полети или набор от полети.

*Член 5*

**Оценяване на емисиите от полети**

1. Агенцията оценява емисиите от полети за всеки полет или набор от полети, изпълнявани от оператор на въздухоплавателни средства при едни и същи условия, като използва методиката, посочена в приложение II към настоящия регламент, посредством:

а) изчисляване на емисиите от полети в съответствие с точка 1 от приложение II;

б) разпределяне на емисиите от полети на емисии от пътническия салон и емисии от товара в съответствие с точка 2 от приложение II;

в) генериране на отпечатъка на емисиите и ефективността в съответствие с точка 3 от приложение II;

г) разпределяне на емисиите от пътническия салон върху всеки клас пътнически салони в съответствие с точка 4 от приложение II.

2. При прилагане на методиката, установена в приложение II, Агенцията оценява емисиите от полети за всеки полет или набор от полети, изпълнявани от даден оператор на въздухоплавателни средства при едни и същи условия, в съответствие с най-добрата приблизителна оценка на:

а) очаквания разход на авиационни горива, необходими за изпълнението на полета, заминаващ от дадено летище, оценени въз основа на среднопретеглената стойност на блоковото авиационно гориво за всички полети, изпълнени по този маршрут през предходния съответен период на часово планиране;

б) очакваните емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл, зареждани на дадено летище на заминаване, оценени въз основа на среднопретеглената стойност на емисиите от авиационни горива през целия жизнен цикъл, зареждани на това летище през предходния съответен период на часово планиране.

3. Когато информацията, необходима за изчисляване на разхода на авиационно гориво в съответствие с параграф 2, буква а) от настоящия член, не съществува, е недостатъчна, не може да бъде проверена или съществува само за значително различни експлоатационни условия, Агенцията оценява разхода на авиационно гориво, необходим за извършване на полета, в съответствие с точка 1, подточка 3, буква б) от приложение II.

4. Когато информацията, необходима за изчисляване на очакваните емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл в съответствие с параграф 2, буква б) от настоящия член, не съществува, е недостатъчна, не може да бъде проверена или съществува само за съществено различни експлоатационни условия, Агенцията смята тези авиационни горива за конвенционални авиационни горива.

5. Чрез дерогация от параграф 2, буква б), за целите на оценяването на средните емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл в съответствие с посочената буква, Агенцията може да разпределя конкретни партиди авиационни горива за конкретен полет или набор от полети, изпълнявани от оператора на въздухоплавателни средства, заминаващи от дадено летище на заминаване, при условие че са изпълнени следните условия:

а) операторът на въздухоплавателни средства е поискал това чрез специалния модул на цифровия инструмент за докладване;

б) авиационните горива се доставят физически на операторите на въздухоплавателни средства на това летище за конкретен полет или набор от полети от доставчик на авиационни горива на физически идентифицируеми партиди, подкрепени с доказателство за доставка, като например документ за прехвърляне на продукта;

в) полетът или наборът от полети, към които са разпределени партидите, са идентифицирани и определени най-малкото чрез маршрута;

г) партидите авиационни горива, предназначени за конкретен полет или набор от полети в съответствие с настоящия член, се приспадат от общата оценка на среднопретеглената стойност на емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл от оператора на въздухоплавателни средства на това летище и не се използват за определяне на средните екологични показатели на авиационните горива на това летище;

д) когато е приложимо, авиационните горива се разпределят към един и същ конкретен полет или подгрупа от полети, докладвани съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([8]).

6. Когато оператор на въздухоплавателни средства изпълнява последващи полети, без да зарежда авиационни горива между тях, Агенцията разпределя очакваните емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл на първоначалното летище на заминаване пропорционално между всички полети, изпълнени при такива обстоятелства.

7. Когато оператор на въздухоплавателни средства не предостави достатъчна информация на Агенцията относно емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл, заредени на дадено летище на заминаване, или когато авиационните горива не могат да бъдат отнесени физически към конкретно летище на заминаване, Агенцията смята тези партиди авиационни горива за конвенционални авиационни горива.

8. Стойностите по подразбиране, използвани при оценката на очакваните емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл, посочени в параграф 2, буква б), се оповестяват и актуализират на уебсайта, създаден съгласно член 8.

([8]) Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

*Член 6*

**Излагане на етикети от оператори на въздухоплавателни средства**

1. Операторите на въздухоплавателни средства, които притежават етикети, носят отговорност за начина, по който се използват етикетът и логото на етикета, особено в контекста на рекламата, както и за спазване на изискванията на настоящия регламент. Издаването на етикетите, включително логото на етикета, предоставя на оператора на въздухоплавателни средства или на мястото на продажба правото да използва логото на етикета единствено в съответствие с изискванията, определени в настоящия регламент.

2. Операторите на въздухоплавателни средства излагат издадените им етикети във всички свои места за продажба без ненужно забавяне и в съответствие със спецификациите в приложение III, както и със следните изисквания:

а) най-късно в срок от 15 дни след получаването им от Агенцията в съответствие с член 4, параграф 1, буква в). Всяко забавяне трябва да бъде съобщено и обосновано пред Агенцията в рамките на тези 15 дни;

б) етикетите се излагат на място с ясна видимост, заедно с основните данни за полета, включително маршрута, планираното време и продължителността на полета, и цената, по време на целия процес на електронната покупка, като се започне от резултатите на търсачката за полети до приключването на покупката, както и в електронното потвърждение на покупката и при доставката на това потвърждение;

в) етикетите се излагат във всички визуални рекламни и технически промоционални материали на тези полети, включително в интернет, в цифрови приложения и във физически формат, независимо от географското местоположение на тази реклама или промоция.

3. Операторите на въздухоплавателни средства могат да излагат етикетите върху бордните карти на полетите, за които са издадени етикетите.

4. Операторите на въздухоплавателни средства излагат издадените им етикети без прекъсване по време на съответните срокове на валидност, предвидени в член 4, параграф 2.

5. За да гарантират ясно и правилно излагане на етикетите, операторите на въздухоплавателни средства:

а) не могат да предоставят на клиентите си или да излагат на показ етикети, маркировки, символи или каквато и да е равностойна форма или надписи, които имитират етикетите, издадени съгласно настоящия регламент, и които не отговарят на изискванията на настоящия регламент;

б) не могат да предоставят на клиентите си или да показват емисии от полети, които са еквивалентни или подобни на тези, включени в етикетите, предвидени в настоящия регламент, или които имитират емисии от полети, оценени съгласно настоящия регламент, или които могат да имитират или да възпроизвеждат информацията или мерните единици, определени в член 14, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2023/2405, за полети или набори от полети, за които не са били поискани етикети съгласно настоящия регламент, както и за всяка друга дейност, която не е свързана с обхвата на настоящия регламент;

в) се въздържат от включване на каквато и да е информация във връзка с покупките им на даден вид авиационно гориво, която може да създаде у клиентите погрешна представа, че даден полет ще бъде изпълнен с определен вид авиационно гориво, освен ако операторът на въздухоплавателни средства може да докаже физическото наличие на този вид авиационно гориво в конкретния полет в количеството и характеристиките, заявени пред потребителите.

6. Операторите на въздухоплавателни средства гарантират, че когато полетите им се предлагат или продават в местата за продажба, с които операторът на въздухоплавателни средства е в договорни отношения:

а) етикетите се излагат без ненужно забавяне и най-късно до 30 дни след получаването им от Агенцията в съответствие с член 4, параграф 1, буква в). Всяко забавяне се съобщава и обосновава пред Агенцията в рамките на тези 30 дни;

б) местата за продажба не отхвърлят излагането на етикетите, нито преизчисляват оценените от Агенцията емисии от полети за тези оператори на въздухоплавателни средства за целите на сравнението или на покупката.

7. Операторите на въздухоплавателни средства полагат разумни усилия да гарантират, че местата за продажба, с които не си сътрудничат, но които излагат техните полети, също отговарят на изискванията, определени в предходния параграф, без ненужно забавяне.

*Член 7*

**Мониторинг на съответствието**

1. По отношение на всеки оператор на въздухоплавателни средства Агенцията преразглежда поне веднъж на всеки шест месеца дали факторите, въз основа на които е издаден етикет за всеки полет или набор от полети, изпълнявани при същите условия, са се променили.

2. Преразглеждането, посочено в параграф 1, включва преглед на:

а) точността и достоверността на информацията, докладвана от операторите на въздухоплавателни средства съгласно член 3, и по-специално на информацията, докладвана съгласно параграф 3 от него;

б) правилното излагане на етикетите в съответствие с член 6 и приложение III, както и навременното излагане на етикетите в съответствие с член 6, параграфи 2, 6 и 7;

в) спазването от страна на операторите на въздухоплавателни средства на изискването за премахване на отменени етикети или етикети с изтекъл срок в съответствие с параграф 4.

3. За целите на преразглеждането Агенцията изисква необходимата информация от оператора на въздухоплавателни средства, включително, когато е уместно, доклади от независими проверяващи органи.

4. Ако след като осъществи преразглеждането, Агенцията стигне до заключение, че даден етикет вече не е подходящ или не се излага правилно от оператора на въздухоплавателни средства, след като даде възможност на този оператор да бъде изслушан, Агенцията взема решение за отмяна на съществуващия етикет или за издаване на нов етикет. Операторът на въздухоплавателни средства се уведомява за това решение чрез цифровия инструмент за докладване.

5. Агенцията взема предвид обосновките на оператора на въздухоплавателни средства за всяко забавяне на излагането на етикетите, както е предвидено в член 6, параграфи 2, 6 и 7. С оглед на обосновката Агенцията взема едно от следните решения, след като предостави на оператора на въздухоплавателни средства възможност да бъде изслушан, и го уведомява чрез цифровия инструмент за докладване:

а) отменя всички етикети, издадени на оператора на въздухоплавателни средства, ако обосновката за забавянето е незадоволителна;

б) предоставя на оператора на въздухоплавателни средства еднократно изключение за забавянето, заедно с нов краен срок.

6. При получаване на уведомление, издадено в съответствие с параграф 4 или параграф 5, буква а), операторът на въздухоплавателни средства коригира излагането на етикетите или премахва отменените етикети, и ако е приложимо, ги заменя с валидни етикети, разпространени от Агенцията, без ненужно забавяне. Операторът на въздухоплавателни средства потвърждава статуса на съответствието с уведомленията, получени от Агенцията, чрез цифровия инструмент за докладване.

7. Агенцията предприема всички необходими действия, за да гарантира, че операторът на въздухоплавателни средства се придържа към нейните решения, издадени в съответствие с параграф 4 и параграф 5, буква а).

8. Операторите на въздухоплавателни средства премахват отменените етикети или етикетите с изтекъл срок без ненужно забавяне, без да е необходимо уведомление от Агенцията за това. Операторът на въздухоплавателни средства информира Агенцията по всяко време за премахването или коригирането на етикетите чрез цифровия инструмент за докладване.

9. Операторите на въздухоплавателни средства сътрудничат на Агенцията при преразглеждането и непрекъснато следват нейните указания относно правилното излагане на етикетите.

10. При извънредни обстоятелства операторите на въздухоплавателни средства могат да поискат от Агенцията да прекрати отделни етикети, издадени за полети или набор от полети, чиито операции са били преустановени, или когато промяна в оперативните условия по време на периода на часово планиране прави валидните етикети неверни. Те уведомяват Агенцията за искането си чрез цифровия инструмент за докладване.

11. Агенцията информира операторите на въздухоплавателни средства за всички специални правила и процедури, съдържащи се в други правни актове на Съюза, които гарантират ефективен мониторинг на спазването на настоящия регламент, включително за проверка на точността и достоверността на информацията, докладвана от операторите на въздухоплавателни средства, и за правилното излагане на етикетите.

12. Агенцията информира операторите на въздухоплавателни средства за всички приложими правила и процедури за подаване на жалби срещу други оператори на въздухоплавателни средства.

*Член 8*

**Уебсайт за емисиите от полети**

1. Агенцията създава и поддържа уебсайт за емисиите от полети („уебсайта“), състоящ се от публична част с онлайн достъп за широката общественост и част за съответствие, до която имат достъп само операторите на въздухоплавателни средства. Частта за съответствието е свързана с цифровия инструмент за докладване, създаден от Агенцията.

2. Публичната част на уебсайта отговаря на следните минимални изисквания:

а) достъпна е в машинночетим формат чрез всякакви онлайн услуги, без да се налага клиентът да се регистрира. Тя е достъпна както от мястото на продажба, където са изложени етикетите, така и чрез всички търсачки;

б) предоставя подробна информация за начина, по който са оценени емисиите от полети за всеки полет или набор от полети на операторите на въздухоплавателни средства, като информира клиента за метода на изчисление, включително всички допускания, по ясен, разбираем и сбит начин, като предоставя обяснения на ключови термини и променливи, включително примери, илюстрации и всякаква допълнителна информация, за да улесни разбирането на стъпките, предприети от Агенцията за изчисляване на емисиите от полети, данните, използвани за тези изчисления и оценки, както и стойностите по подразбиране, използвани за оценката на емисиите от полетите;

в) предоставя информация за всяка оценка на емисиите от полети, както и за издаването и присвояването на етикети на полетите, пуснати на пазара;

г) предоставя информация за намаляването на емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл в резултат на закупуването от страна на операторите на въздухоплавателни средства на авиационни горива с по-ниски емисии през целия жизнен цикъл на дадено летище на заминаване;

д) съдържа функция за търсене, която дава възможност на клиентите да търсят етикети. Критериите за търсене са най-малко летището на заминаване и пристигане и, по избор, операторът на въздухоплавателни средства;

е) предоставя сравнение на етикетите по един и същ маршрут спрямо референтна стойност, която ще бъде разработена от Агенцията въз основа на наблюдаваните типични показатели по маршрута или сравними маршрути. Особено в случаите, когато във функцията за търсене, посочена в буква д), не е избран оператор на въздухоплавателни средства, включително:

i) относително сравнение на емисиите от полети, изразено в проценти;

ii) относително сравнение на намаляването на емисиите от авиационното гориво през целия жизнен цикъл, изразено в проценти;

ж) представя сравнението, посочено в буква е), под формата на списък на операторите на въздухоплавателни средства във възходящ ред, като поставя на първо място оператора на въздухоплавателни средства с най-ниски емисии от полети или оператора на въздухоплавателни средства, който използва авиационни горива с най-ниски средни емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл;

з) показва следната информация в зависимост от търсения маршрут:

i) маршрута, измерен в километри, определен от летище на заминаване и летище на пристигане, като се използват пълните наименования на двете летища, както и съответните им кодове по ИКАО и IATA;

ii) операторите на въздухоплавателни средства, изпълняващи полети по този маршрут;

iii) средните емисии от пътническия салон на пътник от всеки оператор на въздухоплавателни средства, изпълняващ полети по този маршрут;

iv) посочване на вида или видовете въздухоплавателни средства, които най-често се използват от всеки оператор на въздухоплавателни средства, изпълняващ полети по този маршрут;

v) информация за клиентите дали даден маршрут, въведен в инструмента за търсене, е извън обхвата на настоящия регламент и за него няма налична информация. В такива случаи Агенцията предоставя кратко обяснение на критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да може маршрутът да бъде включен в инструмента за търсене.

3. Частта на уебсайта за съответствието отговаря на следните технически спецификации:

а) достъпът на всеки оператор на въздухоплавателни средства е ограничен чрез уникални идентификационни данни за вход. Тя е защитена и операторите на въздухоплавателни средства могат да преглеждат и управляват своите данни за съответствие, включително изискванията за докладване, генерирането и разпространението на етикети и съответния им статус по маршрут;

б) операторите на въздухоплавателни средства могат да виждат само собствената си информация за съответствие. Операторите на въздухоплавателни средства имат достъп само до публичната информация относно етикетите на други оператори на въздухоплавателни средства.

*Член 9*

**Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

По отношение на операторите на въздухоплавателни средства за превоз на товари, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2023/2405, той обаче се прилага, считано от 1 януари 2028 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 18 декември 2024 година.

*За Комисията*
*Председател*
Ursula VON DER LEYEN

*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

**ГРАФИК ЗА ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЯ И ЗА ГЕНЕРИРАНЕ НА ЕТИКЕТИ**

График за подаване на заявления от операторите на въздухоплавателни средства и за генериране и разпространение на етикети от страна на Агенцията е следният.

*Таблица 1*

| Задължение | График |
|---|---|
| Операции за календарната година X-1, които да послужат за основа на информацията, предоставяна на Агенцията в съответствие с член 3, параграф 4 | 1.1.X-1—31.12.X-1 |
| Операторите на въздухоплавателни средства подават до Агенцията своето заявление за издаване на етикети в съответствие с член 3, параграф 1 | До 1.2.X |
| Операторите на въздухоплавателни средства докладват информацията, посочена в член 3, параграфи 3 и 4, в съответствие с член 3, параграф 2 | До 1.5.X |
| Агенцията оценява емисиите от всеки полет или набор от полети, генерира и разпространява етикетите за всички полети, планирани за двата предстоящи периода на часово планиране, в съответствие с член 4, параграф 1. | До 30.6.X |
| Срок на валидност на етикетите за полети, изпълнявани през зимния период на часово планиране, в съответствие с член 4, параграф 2, буква а). | От момента на издаване от Агенцията в година X и до края на зимния период на часово планиране от години X до X+1, в съответствие с използвания график на оператора на въздухоплавателни средства |
| Срокът на валидност на етикетите за полети, изпълнявани през летния период на часово планиране, в съответствие с член 4, параграф 2, буква б). | Пет месеца преди началото на летния период на часово планиране в година X+1 до края на този период на часово планиране, в съответствие с използвания график на оператора на въздухоплавателни средства |

*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

**МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ ПОЛЕТИ**

В настоящото приложение се определят методиката и необходимите стъпки, които Агенцията спазва при оценката на емисиите от полети.

1. **ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ ПОЛЕТА**

1) Емисиите от полети се изчисляват, като се умножи очакваният разход на авиационни горива за съответния полет по среднопретеглената стойност на емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл, заредени на летището на заминаване. Едновременно с това емисиите от полетите са равни на сбора от емисиите от пътническия салон и емисиите от товара.

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

където:

$E$ = емисии от полети, в тонове еквивалент на въглероден диоксид (t $CO_2$eq),

$E_c$ = емисии от пътническия салон, в t $CO_2$eq,

$E_f$ = емисии от товара, в t $CO_2$eq,

$E_{WTT}$ = част от емисиите от полети, съответстващи на емисиите от източника до резервоара, в t $CO_2$eq,

$E_{TTW}$ = част от емисиите от полети, съответстващи на емисиите от резервоара до потребителя, в t $CO_2$eq,

$V_{fuel}$ = разход на авиационни горива за полета, в тонове,

$EC_{fuel}$ = енергийно съдържание на авиационните горива, в мегаджаули на килограм (MJ/kg),

$LCE_{fuel}$ = среднопретеглени емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл, зареждани на летището на заминаване, в грамове еквивалент на въглероден диоксид на мегаджаул (g $CO_2$eq/MJ).

2) Средните емисии от авиационните горива през целия жизнен цикъл, зареждани на летището на заминаване, са равни на среднопретеглената стойност на емисиите от всички партиди авиационни горива за целия жизнен цикъл (*b*), заредени на това летище, като се вземе предвид член 5, параграф 6:

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

където:

$LCE_b$ = емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл на партида „b“ от авиационните горива, в g $CO_2$eq/MJ. За конвенционалните авиационни горива тази стойност е 89 g $CO_2$eq/MJ;

$V_b$ = маса на партида „b“ от авиационните горива, в тонове.

3) Очакваният разход на авиационни горива за даден полет се изчислява по всеки от следните методи:

а) използване на минали операции

Когато са налични първични данни за операциите от предходните съответни периоди на часово планиране и те съответстват на оперативните условия на редовния полет, оценката на разхода на авиационни горива се изчислява като среднопретеглената стойност на отчетения разход на авиационни горива за полетите (*a*), изпълнени по въпросния маршрут:

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

където:

$F_a$ = общото блоково авиационно гориво за всички полети, отнасящо се до всеки етикет, през отчетния период;

$N_a$ = общия брой изпълнени полети, отнасящи се до всеки етикет, през отчетния период.

б) въз основа на уравнението на Бреге за обсега

Ако не съществуват първични данни за редовните полети, докладвани съгласно член 3, параграф 3, ако те не са достатъчни, ако не могат да бъдат проверени или ако съществуват само по отношение на оперативни условия, които значително се различават от докладваните по член 3, параграф 4, очакваният разход на авиационни горива се изчислява с приближение, като се използва уравнението на Бреге за обсега.

Това уравнение оценява общата ефективност на полета, както следва:

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

където:

$R$ = изминато разстояние, в километри,

$V$ = скорост на въздухоплавателното средство, в километри в час,

$c$ = специфичен за тягата разход на авиационни горива, в килограми за нютон,

$L$ = подемна сила, действаща върху въздухоплавателното средство, в нютони,

$D$ = аеродинамично челно съпротивление, действащо върху въздухоплавателното средство, в нютони,

$ln$ = функция на естествения логаритъм,

$W_1$ = маса на въздухоплавателното средство в началото на полета в крейсерски режим, в тонове,

$W_2$ = маса на въздухоплавателното средство в края на полета в крейсерски режим, в тонове.

Чрез пренареждане на уравнението на Бреге за обсега на полета може да се получи съотношението между началната и крайната маса на въздухоплавателното средство, което представлява разходът на авиационни горива за съответния полет:

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

При липсата на информация за масата за кацане за всеки полет, за характеристиките на двигателя и за аеродинамичните характеристики на въздухоплавателното средство, тези коефициенти не се изчисляват пряко. Уравнението се прецизира чрез регресия на факторите, за да се съпоставят с данните от информацията, докладвана съгласно член 3, параграф 4, и най-малкото с типа на въздухоплавателното средство. Това прецизирано уравнение се прилага за всяко въздухоплавателно средство:

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

където:

$a$ = маса на въздухоплавателното средство при кацане на летището на пристигане, в тонове,

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

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

и където:

$W_0$ = маса без товар на въздухоплавателното средство, в тонове,

$W_1$ = маса на въздухоплавателното средство след издигане до 3 000 фута (или 914,4 метра), в тонове,

$W_2$ = маса на въздухоплавателното средство след издигане до крейсерска височина, полет и снижаване до 3 000 фута (или 914,4 метра), в тонове,

$W_3$ = маса на въздухоплавателното средство при кацане на летището на пристигане, в тонове.

Коефициентите a, b и r се определят с помощта на регресионен анализ, за да се сведе до минимум очакваната разлика (L2-Norm) между наблюдавания разход на авиационни горива и очакваната стойност.

## 2. РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ ПОЛЕТА МЕЖДУ ПЪТНИЧЕСКИ САЛОН И ТОВАР

1) Емисиите от полета се разпределят между пътническия салон (емисии от пътническия салон, *Ec*) и товара (емисии от товара, *Ef*) въз основа на съответния дял на масата на пътническия салон и на товара, както следва:

а) емисии от пътническия салон ($E_c$)

$$E_C = E \times W_C$$

където:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, дял от полезния товар на полета, присвоен на пътническия салон,

$C_w$ = маса, съответстваща на пътническия салон (пътниците и техния багаж), в тонове,

$F_w$ = маса, съответстваща на товара на борда на въздухоплавателното средство, в тонове.

б) емисии от товара ($E_f$)

$$E_f = E \times W_F$$

където:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, дял от полезния товар на полета, присвоен на товара.

2) Когато не е докладвана информация за броя на пътниците, тъй като условията на планираните полети са различни от тези на предходните полети, например за нови оператори на въздухоплавателни средства или нови конфигурации на въздухоплавателни средства, приблизителният брой на пътниците се изчислява въз основа на следните фактори (които се посочват на уебсайта, създаден съгласно член 8):

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

където:

$N$ = брой налични места в типа въздухоплавателно средство, за всеки клас пътнически салон,

$L$ = прогнозен коефициент на затоварване на полета, изчислен, като се взема предвид средният коефициент на затоварване на оператора на въздухоплавателно средство за клас на кабината, по-специално при полети i) по същия маршрут, ii) по сравними маршрути и iii) по всеки друг маршрут,

$P_m$ = маса, присвоена на пътник, включително неговия багаж, която е 100 kg.

## 3. ГЕНЕРИРАНЕ НА ОТПЕЧАТЪК ОТ ЕМИСИИТЕ И ЕФЕКТИВНОСТ

1) Емисиите от полета, разпределени между пътническия салон и товара, се използват за генериране на неговия емисионен отпечатък и ефективността на емисиите и се изчисляват по следния начин:

а) Отпечатък и ефективност на емисиите от пътническия салон

Ефективност на емисиите от пътническия салон на пътник ($C_{ef}$)

$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000$, в kg $CO_2$eq/pax

Ефективност на емисиите от пътническия салон на пътник-километър ($C_{ei}$)

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

където,

$R =$ *GCD*, обсег на полета, определен по метода на разстоянието по най-късата дъга (GCD), в km.

б) Отпечатък и ефективност на емисиите от товара

Емисии от товара на тон товар ($F_{ef}$)

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

Емисии от товара на тонкилометър ($F_{ee}$)

$F_{ee} = \frac{F_{ef}}{R}$, в g $CO_2$eq/tkm

4. **РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ ЗА ВСЕКИ КЛАС ПЪТНИЧЕСКИ САЛОН**

1) Когато въздухоплавателното средство се експлоатира с повече от един клас пътнически салон, емисиите от пътническия салон се разпределят за всеки клас.

2) Когато операторът на въздухоплавателни средства докладва зоната за сядане на всяка конфигурация за всеки тип въздухоплавателно средство, тази зона за сядане (*SA*) се използва на първо място, за да се изчисли какъв коефициент за клас пътнически салон да се приложи.

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

където:

*CCF* = коефициент за клас пътнически салон, представляващ разпределението на емисиите от пътническия салон на пътник във всеки клас пътнически салон, изчислен въз основа на зоната за сядане във въздухоплавателното средство, определена за най-ниския клас,

$SA_c$ = подова площ на седалка във всеки клас пътнически салон („c“), в квадратни метри,

$SA_c$ = подова площ на седалка в най-ниския клас пътнически салон („l“), в квадратни метри.

3) Ако информацията, посочена в предходната точка, не е налична, CCF се изчислява въз основа на среднопретеглените стойности на зоната за сядане, докладвана съгласно член 3, параграф 4, буква а). Среднопретеглените стойности се основават, когато е възможно, на конкретни данни на оператора и се разпределят най-малко по клас пътнически салон.

4) Когато информацията за изчисляване на CCF е недостатъчна, се използва CCF по подразбиране, посочен в таблица 1.

*Таблица 1*

**Изчисления на CCF въз основа на зоната за сядане и стойностите по подразбиране**

| Клас пътнически салон (c) | CCF, основан на зоната за сядане | CCF по подразбиране | |
|---|---|---|---|
| | | Широкофюзелажен ($CCF_{c\text{-}w}$) | Тяснофюзелажен ($CCF_{c\text{-}n}$) |
| Икономичен клас (e) | $\frac{SA_e}{SA_l}$ | $CCF_{e-w} = 1$ | $CCF_{e-n} = 1$ |
| Премиум икономичен клас (pe) | $\frac{SA_{pe}}{SA_l}$ | $CCF_{pe-w} = 1$ | $CCF_{pe-n} = 1$ |

| Клас пътнически салон (c) | CCF, основан на зоната за сядане | CCF по подразбиране | |
|---|---|---|---|
| | | Широкофюзелажен ($CCF_{c-w}$) | Тяснофюзелажен ($CCF_{c-n}$) |
| Бизнес клас (b) | $\frac{SA_b}{SA_l}$ | $CCF_{b-w} = 4$ | $CCF_{b-n} = 1.[illegible]5$ |
| Първи (f) | $\frac{SA_f}{SA_l}$ | $CCF_{f-w} = 5$ | $CCF_{f-n} = 1.[illegible]5$ |

5) Тъй като емисиите от пътническия салон включват всички пътници от даден полет, независимо от класа на пътническия салон, в който са настанени, емисиите от пътническия салон се разпределят за всеки пътник въз основа на съответния коефициент за класа на пътническия салон. Това разпределение се изчислява, като се използва теоретичен брой пътници ($LC_{eq}$), за който се прилага най-ниският клас пътнически салон като общ еквивалент.

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

където:

$LC_{eq}$ = теоретичен брой пътници, изчислен за целите на разпределянето на емисиите от пътническия салон между пътниците във всеки клас пътнически салон,

$pax_c$ = броя пътници във всеки клас пътнически салон.

6) След това емисиите от най-ниския еквивалент за клас пътнически салон се разпределят за всеки пътник пропорционално на съответния коефициент за клас пътнически салон:

Емисии от клас пътнически салон за пътник ($CC_{ef}$)

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

Емисии от клас пътнически салон за пътник-километър ($CC_{ei}$)

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

*ПРИЛОЖЕНИЕ III*

**ОБРАЗЦИ ЗА ИЗЛАГАНЕ НА ЕТИКЕТИ**

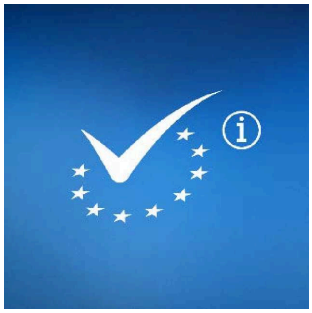
1. Логото на етикета отговаря на следните изисквания:

а) Логото е следното и то се изобразява в зависимост от цвета на фона зад него, за да се осигури достъпен и лесен за ползване дизайн.

а) Основната версия на логото, която по възможност трябва да се използва, е следната:



б) Версията на логото, която се използва на тъмен фон, е следната:



в) Логото, което се използва на светъл фон, само ако основната версия не е достатъчно видима, например поради липса на контраст, е:



б) Ако има достатъчно място, думата „Verified“ се поставя до логото на етикета отдясно. Тя е оформена в удебелен шрифт Calibri и винаги на езика на ползвателя:

а) Основната версия на логото, която по възможност трябва да се използва, е следната:



б) Версията на логото, която се използва на тъмен фон, е следната:




в) Логото, което се използва на светъл фон, само ако основната версия не е достатъчно видима, например поради липса на контраст, е:



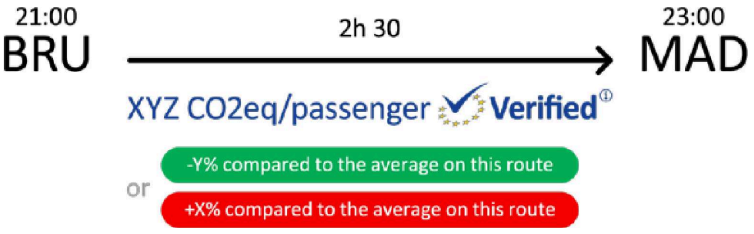

в) Цветът на логото на етикета и на придружаващия го текст е:

i) син #034EA2;

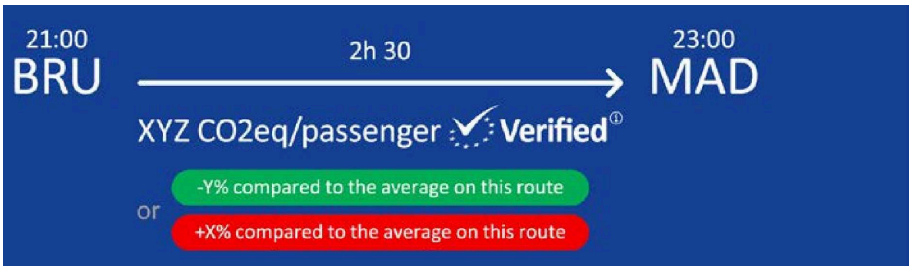
ii) жълт #FFCB04;

г) Първичното излагане, посочено в точка 2, винаги се показва на езика на потребителя (приложена е примерна версия на английски език) и спазва следното оформление:

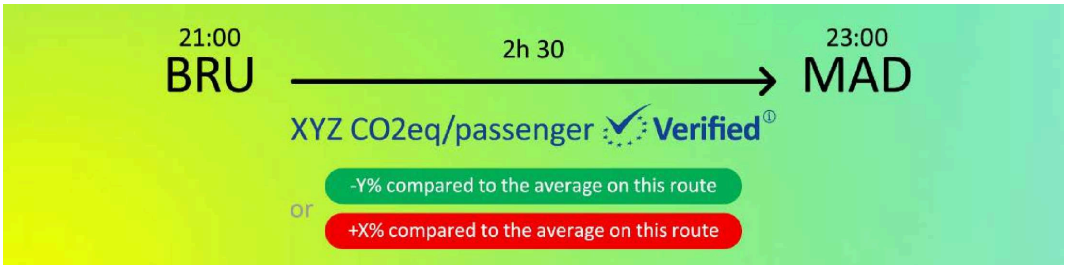
а) по възможност:




б) за тъмни фонове:

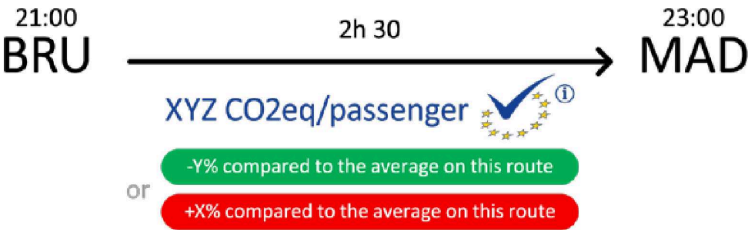


в) за светли фонове само ако основната версия не е достатъчно видима, например поради липса на контраст:

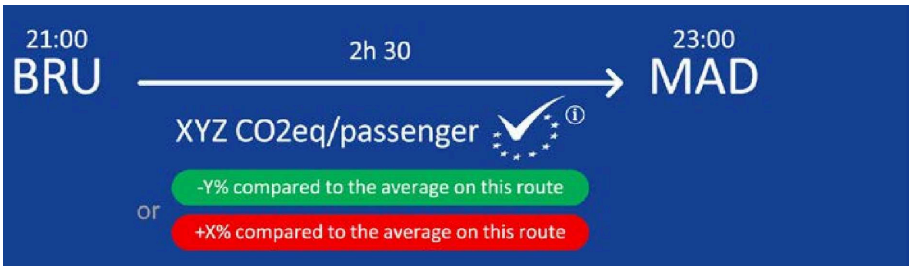



д) Когато няма достатъчно място, за да се спазят изискванията на предходния параграф, основното излагане отговаря на следното:

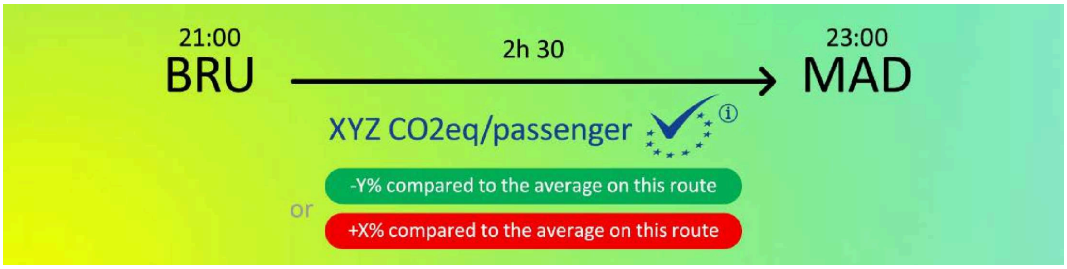
а) по възможност:



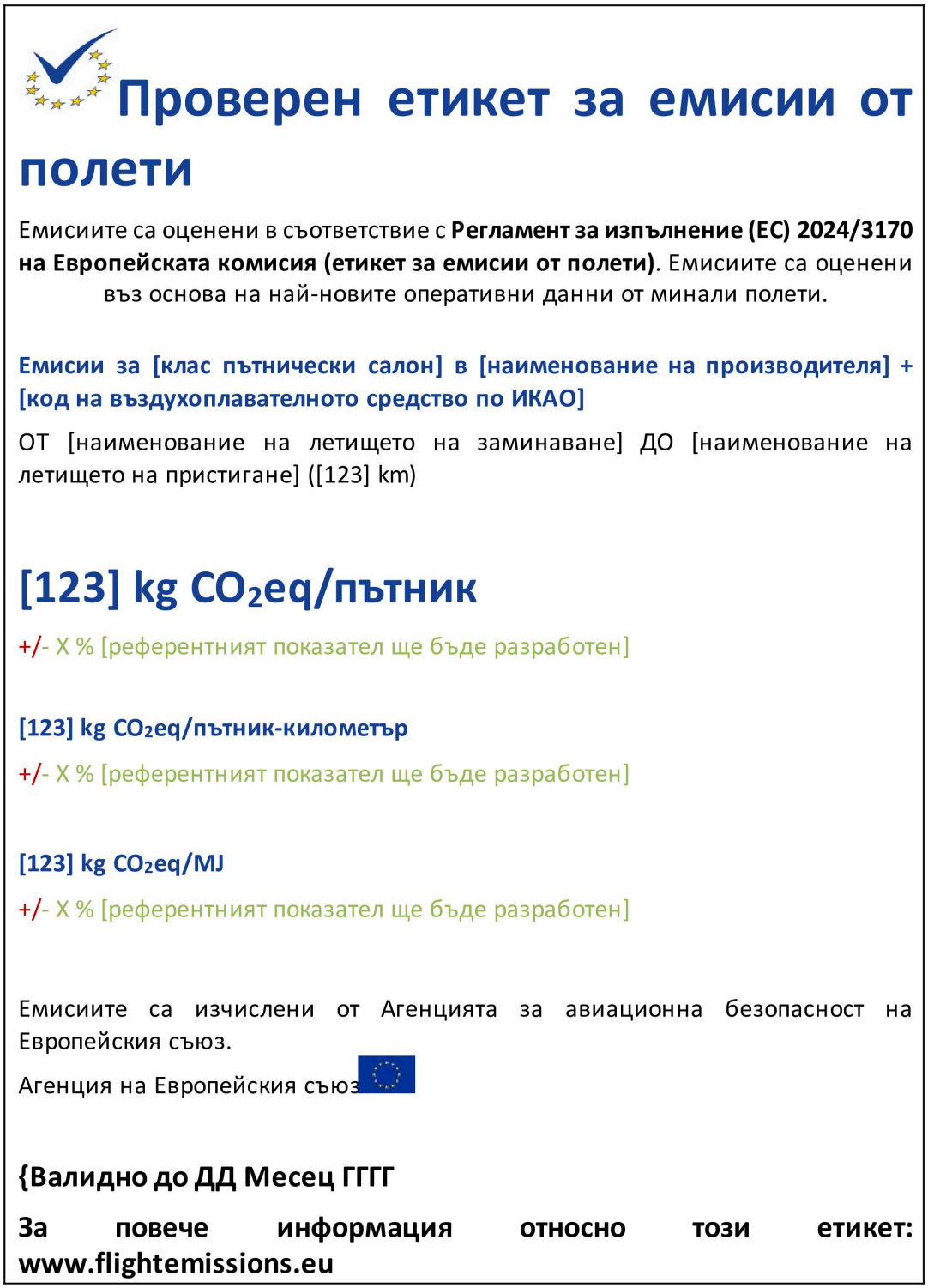

б) за тъмни фонове:




в) за светли фонове само ако основната версия не е достатъчно видима, например поради липса на контраст:



е) Вторичното излагане, посочено в точка 3, отговаря на следното оформление, излага се винаги на езика на ползвателя и се появява при преминаване с мишката или при кликване върху логото или върху информационната икона („i“), която се вижда от дясната страна на логото в основното излагане:




ж) Етикетът се нарича „етикет за емисии от полети“;

2. Следната информация винаги се включва в основното излагане на етикета, заедно с логото:

а) за пътнически полети — емисиите от клас пътнически салон на пътник, в kg $CO_2$eq/pax. При изпълнение на полет с малки деца на възраст до 24 месеца в скута на възрастен, който използва предпазен колан за малки деца, очакваните емисии от пътническия салон на един пътник са само тези на възрастния;

б) за изцяло товарни полети, като се има предвид член 9, емисиите от товара на тон, в kg $CO_2$eq/t;

в) умалена версия на логото на етикета, както е посочено в точка 1, буква б);

г) относителното сравнение в проценти между емисиите, изброени в буква а) или б), спрямо референтна стойност, която ще бъде разработена от Агенцията въз основа на наблюдаваните типични показатели по маршрута или по сравними маршрути. Зеленият цвят може да се използва за обозначаване на отрицателна разлика, а червеният — за обозначаване на положителна разлика в сравнение със средната стойност;

д) икона, оформена като информационна икона („i“), за отваряне на вторичното излагане.

3. При вторичното излагане на етикета се включва следната допълнителна информация:

а) наименованието на оператора на въздухоплавателни средства;

б) маршрута, определен от имената на летищата на заминаване и пристигане;

в) разстоянието на маршрута, в километри;

г) за пътнически полети — емисиите от клас пътнически салон на пътник-километър, в kg $CO_2$eq/пътник-километър;

д) за изцяло товарни полети, като се има предвид член 9, емисиите от товара на тон-километър, в kg $CO_2$eq/тонкилометър;

е) емисиите от авиационните горива през целия жизнен цикъл, в kg $CO_2$eq/MJ;

ж) относителното сравнение в проценти между емисиите, изброени в точка 2, буква а) и точка 3, буква г), или в точка 2, буква б) и в точка 3, букви д) и е), спрямо референтна стойност, която ще бъде разработена от Агенцията въз основа на наблюдаваните типични показатели по маршрута или по сравними маршрути. Зеленият цвят може да се използва за обозначаване на отрицателна разлика, а червеният — за обозначаване на положителна разлика в сравнение със средната стойност;

з) срока на валидност на етикета, включително последния ден на валидността му;

и) хипервръзка към конкретния етикет за полетни емисии, разположен на уебсайта, създаден съгласно член 8, оформена като www.flightemissions.eu.

4. Излагането на етикета отговаря на следните технически спецификации през срока му на валидност:

а) излага се в машинночетим и достъпен формат;

б) информацията при основното излагане на етикета не изисква взаимодействие с пътника, за да бъде изложена;

в) видът и размерът на използвания шрифт (Calibri) на етикета е ясен и четлив.