2024/3170

31.12.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/3170

ze dne 18. prosince 2024,

kterým se stanoví podrobná ustanovení o dobrovolném systému environmentálního štítku pro odhad environmentální výkonnosti letů zavedeného podle článku 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 (štítek letových emisí)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) ([1]), a zejména na čl. 14 odst. 11 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ustanovení čl. 14 odst. 1 nařízení (EU) 2023/2405 zavádí dobrovolný systém environmentálního štítku, který umožňuje měřit vliv letů na životní prostředí a který je otevřený všem provozovatelům letadel spadajícím do oblasti působnosti uvedeného nařízení.

(2) Aby se spotřebitelé mohli informovaně rozhodovat o letech a jiných alternativních druzích dopravy, mělo by toto nařízení stanovit robustní, spolehlivou, transparentní a harmonizovanou metodiku pro odhad letových emisí s využitím primárních údajů a pravidla pro sdělování letových emisí cestujícím. Vzhledem k tomu, že výsledkem metodiky je odhad letových emisí, mělo by toto nařízení používat pro tento štítek výraz, který přesně vyjadřuje použitou metodiku. Proto by se tento štítek měl nazývat štítek letových emisí.

(3) Provozovatelé letadel, kteří usilují o vydání štítků pro své lety, by se měli s dostatečným předstihem obrátit na Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), aby agentura i provozovatel letadla mohli připravit vykazování a příslušnou digitální infrastrukturu.

(4) Metodika odhadu letových emisí stanovená v tomto nařízení by měla zajistit nejvyšší úrovně transparentnosti a sledovatelnosti odhadů a základních předpokladů, které by měly být vždy v souladu s připravovanými akty Unie o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

(5) Letové emise by měly být odhadnuty na základě průměrné výkonnosti minulých letů v závislosti na průměrné environmentální výkonnosti leteckých paliv použitých k provozování každého letu a průměrné spotřebě leteckých paliv v předchozím odpovídajícím plánovacím období. Tyto dva faktory jsou nejspolehlivější a nejrobustnější pro přesný odhad letových emisí. Vzhledem k možným technickým omezením spojeným s dosažením takové úrovně podrobnosti ohledně přesných šarží leteckých paliv spotřebovaných pro provoz každého letu by toto nařízení mělo rovněž stanovit robustní metody pro dosažení co nejpřesnějšího a nejbezpečnějšího přibližného stanovení spotřeby leteckých paliv a emisí během životního cyklu leteckých paliv a zároveň usilovat o minimalizaci zátěže pro provozovatele letadel i agenturu. Pro účely odhadu letových emisí na trase pro dané plánovací období by měly být zohledněny nejnovější dostupné informace z předchozího odpovídajícího plánovacího období a toto nařízení by mělo za tímto účelem stanovit zvláštní požadavky. Použití informací z předchozího kalendářního roku při odhadování letových emisí by mělo agentuře umožnit používat informace, které již ověřili nezávislí ověřovatelé, a zároveň minimalizovat administrativní zátěž a využívat nejnovější informace o výkonnosti.

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

(6) Přesné odhady budoucí spotřeby leteckých paliv během letů jsou nezbytné pro výpočet letových emisí a tyto odhady by měly vycházet z nejnovějších vědeckých poznatků. Tyto odhady spotřeby leteckých paliv by měly být rovněž založeny na primárních údajích vykázaných provozovateli letadel o jejich nejnovějším provozu, kterými by měly být údaje z předchozího odpovídajícího plánovacího období. Použití sekundárních údajů, jako jsou údaje vyplývající z modelů a odhadů, které nejsou plně odvozeny z primárních údajů, by mělo být omezeno na výjimečné případy, kdy primární údaje nejsou k dispozici nebo kdy odhady založené na primárních údajích nelze provést s dostatečnou přesností. Tak by tomu mohlo být zejména v případě, kdy se provozovatel letadel rozhodne provozovat lety na nových trasách nebo kdy mají být lety provozované na stávajících trasách provozovány za odlišných podmínek. Toto nařízení by mělo zajistit, aby metodické požadavky na odhad spotřeby leteckých paliv byly i nadále v souladu s nejnovějšími vědeckými poznatky a vývojem.

(7) Emise během životního cyklu leteckých paliv mají potenciál být nižší než emise během životního cyklu konvenčních leteckých paliv, v závislosti na mnoha faktorech, jako je výběr vstupních surovin a způsobů výroby použitých k jejich výrobě. Tyto emise během životního cyklu leteckých paliv zohledňují emise ekvivalentu oxidu uhličitého (CO_2eq) z výroby energie, její dopravy, distribuce a využití na palubě, a to i během spalování, aby byly i nadále v souladu s právem Unie, zejména s nařízením (EU) 2023/2405, ale také se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ([2]). Proto by rozsah plynů uvažovaný při odhadu emisí během životního cyklu leteckých paliv měl představovat součet oxidu uhličitého (CO_2), methanu (CH_4) a oxidu dusného (N_2O). Emise během životního cyklu leteckých paliv by se měly vypočítat v souladu s bodem C přílohy V směrnice (EU) 2018/2001 a případně dalšími příslušnými právními předpisy Unie a mezinárodními normami a údaji a metodikami, které odrážejí nejnovější vědecký vývoj, jehož bylo dosaženo v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

(8) Vzhledem k tomu, že informace o spotřebě a emisích během životního cyklu leteckých paliv jsou velmi důležité pro přesný odhad letových emisí, by toto nařízení mělo stanovit podmínky, za nichž mají provozovatelé letadel tyto informace vykazovat agentuře. Zátěž spojená s vykazováním by měla být co nejmenší, zejména pro malé a střední provozovatele letadel, aby nebyli provozovatelé letadel odrazováni od používání štítku letových emisí. Provozovatelé letadel by proto měli mít možnost vykazovat údaje agentuře bezproblémově a plynule za použití digitálních nástrojů pro vykazování vyvinutých agenturou a případně využívat informace, které již byly vykázány pro jiné účely. Aby mohla agentura vytvářet robustní odhady, měla by mít přístup ke všem potřebným informacím o objemech leteckých paliv plněných každým provozovatelem letadel na každém letišti, o objemech dodávaných dodavateli leteckých paliv provozovatelům letadel na každém letišti a o jejich odpovídajících emisích během životního cyklu leteckých paliv.

(9) Metodika odhadu letových emisí stanovená v tomto nařízení by měla držet krok s vývojem příslušných právních předpisů Unie a mezinárodních norem, údajů a metodik a vědeckým vývojem, zejména pokud jde o používání standardizovaných hodnot. Pro účely tohoto nařízení by základní hodnota intenzity emisí pro konvenční letecká paliva měla být 89 g CO_2eq/MJ, což je referenční hodnota pro letecká paliva vyvinutá v rámci ICAO, dokud právo Unie nestanoví referenční fosilní palivo specifické pro letectví. Hmotnost na cestujícího včetně zavazadel by měla činit 100 kg a energetický obsah leteckých paliv by měl být v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001 a platnými mezinárodními normami a metodikami.

(10) Pro účely tohoto nařízení je environmentální výkonnost omezena na emise skleníkových plynů z leteckých paliv používaných provozovateli letadel, provozní výkonnost letů a jejich letadlový park a dopad letového provozu na spotřebu leteckých paliv. Toto nařízení se proto nevztahuje na jiné environmentální dopady, jako je hluk a emise jiných látek znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy dusíku (NO_x) nebo částice (PM).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Metodika odhadu letových emisí je založena na průměrné spotřebě leteckých paliv v minulosti, přičemž na snížení spotřeby leteckých paliv, a tím i na snížení letových emisí, mohou mít nezanedbatelný dopad obnova letadlového parku a optimalizované plánování tras. Tyto dva faktory by se měly automaticky odrazit v metodice odhadu letových emisí, aby se usnadnil přechod k účinnějším letadlům a optimalizovanému plánování tras. Letové emise odhadované agenturou za použití metodiky stanovené v tomto nařízení by proto měly stimulovat obnovu letadlového parku a optimalizované plánování tras. Metodika stanovená v tomto nařízení by měla být dostatečně robustní, aby se přizpůsobovala technologickým změnám a pokroku v oblasti provozu.

(12) Pokud se provozní podmínky budoucích pravidelných letů shodují s lety, které jsou již na této trase provozovány, jsou odhady založené v souladu s tímto nařízením na téže trase mnohem spolehlivějším odhadem environmentální výkonnosti těchto pravidelných letů. Pro účely tohoto nařízení se provozními podmínkami rozumí typ letadla, typ leteckých paliv, průměrný počet cestujících a hmotnost přepravovaného nákladu. Pokud však provozovatel letadla změní provozní podmínky letu nebo provozuje nové lety, měla by se spotřeba leteckých paliv a environmentální výkonnost leteckých paliv odhadnout pomocí nejnovějších dostupných vědeckých metod a poznatků. Tyto odhady by měly být přesné a založené na přístupu, který vychází ze zásady předběžné opatrnosti. Toto nařízení by proto mělo stanovit metodiku odhadu letových emisí pro oba případy, tj. pro lety, u nichž jsou všechny nezbytné informace o dosavadním provozu provozovatele letadla k dispozici a jsou považovány za spolehlivý zdroj pro odhady tohoto provozu, i pro lety, u nichž tyto informace k dispozici nejsou.

(13) S nezbytným ohledem na zachování důvěrnosti by plány budoucích letů měly být sděleny agentuře, aby porovnala provozní podmínky a odhadla letové emise co nejpřesněji. Provozovatelé letadel by se měli snažit poskytnout agentuře veškeré další informace, které by mohly usnadnit co nejpřesnější odhad letových emisí.

(14) Informace vykázané agentuře, zejména pokud jde o spotřebu leteckého paliva na let a emise během životního cyklu leteckých paliv plněných na každém letišti, by měl před jejich nahlášením agentuře ověřit nezávislý ověřovatel. Toto nezávislé ověření by se mělo provádět na základě zásad a pokynů příslušných právních předpisů Unie a platných mezinárodních norem a metodik. Při ověřování by se měl rovněž zohlednit probíhající mezinárodní vývoj, aby bylo zejména zajištěno, že se ustanovení tohoto nařízení v příslušných případech mohou vztahovat i na lety do Unie.

(15) Toto nařízení by mělo stanovit pravidla pro dobu platnosti štítků vydaných agenturou a podmínky pro zahrnutí doby platnosti do jejich vydávání provozovatelům letadel, jakož i podmínky, za nichž mohou provozovatelé letadel zákazníkům jasně zobrazovat informace o této platnosti.

(16) Toto nařízení by mělo stanovit podmínky pro zobrazování štítků vydaných agenturou. V době digitalizace, zejména v letecké dopravě, mají zákazníci online přístup k mnohem širšímu souboru informací o službách letecké dopravy, které nabízí konkurenční provozovatelé letadel. Je proto nezbytné zajistit, aby štítky vydané agenturou provozovateli letadla byly zobrazeny na všech místech prodeje vlastněných tímto provozovatelem letadel podle šablon stanovených v tomto nařízení. Provozovatelé letadel by rovněž měli zajistit, aby ve všech místech prodeje, s nimiž mají smluvní vztah, byly zobrazeny štítky vydané agenturou. Provozovatelé letadel by také měli vynaložit přiměřené úsilí, aby zajistili, že se štítky vydané agenturou budou zobrazovat i ve všech místech prodeje, s nimiž nespolupracují. Pokud by se tak nestalo, mohlo by to oslabit důvěru občanů ve štítky a v úsilí provozovatelů letadel používat letecká paliva, která mají během životního cyklu nižší emise.

(17) Toto nařízení by mělo stanovit podmínky, za nichž mohou provozovatelé letadel zobrazovat štítky vydané agenturou, a zajistit, aby byly letové emise snadno rozpoznatelné. Mělo by stanovit specifikace návrhu a šablony pro zobrazení letových emisí, které mají všichni provozovatelé letadel zobrazovat harmonizovaným a rozpoznatelným způsobem.

(18) Prvky návrhu by měly zahrnovat logotyp, kterým se prokazuje, že letové emise byly odhadnuty agenturou jménem Evropské unie v souladu s tímto nařízením. Tento harmonizovaný logotyp by měl sloužit jako prostředek k zajištění rozpoznání a k budování důvěry v odhad letových emisí podle tohoto nařízení. Měl by rovněž posloužit k tomu, aby byla zajištěna informovanost o tomto nařízení ve světě a aby se zabránilo záměně s jinými právními předpisy Unie a stávajícími iniciativami v oblasti udržitelnosti, jako jsou štítky vydávané podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1369 ([3]) a nařízení v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě. V zájmu zlepšení komunikace a zvyšování povědomí by toto nařízení mělo rovněž stanovit zvláštní terminologii, která by jasně odkazovala na každý z prvků, které jsou součástí štítku letových emisí. To zahrnuje například kombinaci letových emisí, logotyp a další aspekty, které by měly být klíčovými prvky štítku. Toto nařízení by proto mělo stanovit podobu jednoduchého a jasného logotypu štítku, který musí být vždy zobrazen vedle letových emisí a musí zahrnovat vlajku Unie. Podmínky pro zobrazení štítků stanovené v tomto nařízení by měly zajistit, aby štítky byly snadno přístupné a srozumitelné, a podmínky pro zobrazení by měly zákazníkům umožnit snadno porovnat environmentální výkonnost letů provozovaných různými provozovateli letadel, kteří provozují lety na stejné trase. Toto nařízení by mělo zajistit konzistentní a přesně zobrazované údaje o emisích, aby byla zajištěna srovnatelnost a spravedlivá hospodářská soutěž na vnitřním trhu dopravy, zejména pokud jsou služby letecké dopravy součástí multimodálních dopravních řetězců nebo pokud tyto služby konkurují jiným druhům dopravy. Za tímto účelem by toto nařízení mělo být v souladu s platnými právními předpisy o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb.

(19) Podmínky pro zobrazení štítků by měly být rozděleny na primární a sekundární zobrazení. Zobrazení štítků může zvýšit povědomí zákazníků o odhadovaných letových emisích a o úsilí, které provozovatelé letadel vynakládají, aby snížili environmentální stopu svých služeb letecké dopravy. Primární zobrazení, které by během celého procesu vyhledávání a nákupu letu mělo vždy obsahovat klíčové prvky daného letu ve snadno srozumitelném formátu, by nemělo vyžadovat žádnou interakci ze strany zákazníka. Primární zobrazení by mělo rovněž obsahovat prvky nezbytné k tomu, aby zákazník mohl porovnat výkonnost daného provozovatele letadel s ostatními konkurenčními provozovateli letadel na stejné trase. Účelem tohoto srovnání by mělo být usnadnit zákazníkovi porozumět příslušným informacím o životním prostředí a také dále motivovat provozovatele letadel ke zlepšení své enviromentální výkonnosti. Sekundární zobrazení, k jehož zobrazení je nezbytná interakce zákazníka, by mělo obsahovat vyšší úroveň podrobnosti a souvislostí ohledně způsobu, jakým byly letové emise odhadnuty, například včetně průměrné environmentální výkonnosti leteckých paliv používaných provozovatelem letadla.

(20) Zajištění toho, aby provozovatelé letadel zobrazovali pouze platné štítky, má zásadní význam pro budování důvěry mezi zákazníky. Toto nařízení by mělo stanovit podmínky, za nichž může agentura ověřovat správné provádění a zobrazování štítků provozovateli letadel v souladu s příslušnými právními předpisy Unie a platnými mezinárodními normami a metodikami. Provozovatelé letadel by neměli zobrazovat zrušené štítky a štítky, jejichž platnost vypršela. Nařízení by rovněž mělo stanovit podmínky, za nichž může agentura přezkoumávat přesnost a pravdivost informací vykazovaných provozovateli letadel v souvislosti s jejich provozem. Je proto vhodné, aby toto nařízení spolu s platnými donucovacími pravidly a pravomocemi agentury stanovilo podmínky pro přezkum štítků, jakož i postup, kterým může agentura zrušit neplatné štítky nebo dát provozovatelům letadel pokyn, aby jejich zobrazení odpovídajícím způsobem upravili.

(21) Agentura by měla vytvořit a udržovat internetové stránky o letových emisích, které umožní, aby informace o systému byly snadno přístupné jak provozovatelům letadel, tak veřejnosti. To je rovněž nezbytné k tomu, aby byl systém pro provozovatele letadel přitažlivější.

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1369 ze dne 4. července 2017, kterým se stanoví rámec pro označování energetickými štítky a zrušuje směrnice 2010/30/EU (Úř. věst. L 198, 28.7.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Aby se usnadnilo zavádění štítků letových emisí v Unii, měla by agentura ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost do 1. ledna 2028 vydávat štítky pouze pro služby osobní letecké dopravy nebo smíšené lety pro přepravu cestujících a nákladu, s výjimkou služeb letecké dopravy určených pouze k přepravě nákladu. Služby osobní a nákladní letecké dopravy jsou ze své podstaty odlišné ve způsobu organizace provozu, a zejména ve vztazích s konečnými zákazníky. Toto nařízení upřednostňuje vydávání štítků provozovatelům letadel poskytujícím služby osobní letecké dopravy, aby měli účastníci trhu dostatek času se se štítkem seznámit. Na všechny druhy služeb letecké dopravy by se štítky měly vztahovat až od 1. ledna 2028.

(23) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru Iniciativy pro letecká paliva RefuelEU,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví podrobná ustanovení k zajištění jednotného provádění a dodržování pravidel týkajících se systému environmentálního štítku stanoveného v článku 14 nařízení (EU) 2023/2405, konkrétně:

a) standardizovanou a vědecky podloženou metodiku výpočtu letových emisí, včetně metodiky pro odhady, založené na nejlepších dostupných vědeckých údajích;

b) postup, jehož prostřednictvím mají provozovatelé letadel poskytovat Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) relevantní informace pro odhad letových emisí a vydání příslušných štítků;

c) dobu platnosti štítků vydaných agenturou;

d) podmínky a postupy pro agenturu, pokud jde o přezkum, zrušení a vydání nových štítků;

e) šablony pro zobrazování štítků;

f) pravidla pro zajištění snadného přístupu ke všem vydaným štítkům ve strojově čitelném formátu;

g) možnost a podmínky, za nichž mohou provozovatelé letadel zobrazovat jiné informace o environmentální výkonnosti mimo oblast působnosti tohoto nařízení.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „letovými emisemi“ odhadované emise během životního cyklu leteckých paliv při letu provozovaném daným provozovatelem letadla, které se skládají z kabinových emisí a nákladových emisí, měřené v tunách ekvivalentu oxidu uhličitého;

2) „kabinovými emisemi“ podíl letových emisí přiřazených kabině, měřený v tunách ekvivalentu oxidu uhličitého;

3) „nákladovými emisemi“ podíl letových emisí přiřazených nákladu, měřený v tunách ekvivalentu oxidu uhličitého;

4) „kabinovými emisemi na cestujícího“ výsledek vydělení kabinových emisí průměrným počtem cestujících na letech v předchozím odpovídajícím plánovacím období, měřený v kilogramech ekvivalentu oxidu uhličitého na cestujícího;

5) „nákladovými emisemi na tunu“ výsledek vydělení nákladových emisí průměrnou hmotností nákladu přepravovaného letadlem v předchozím odpovídajícím plánovacím období, měřený v kilogramech ekvivalentu oxidu uhličitého na tunu nákladu;

6) „kabinovými emisemi na osobokilometr“ výsledek vydělení odhadovaných kabinových emisí na cestujícího vzdáleností provozované trasy, měřený v gramech ekvivalentu oxidu uhličitého na osobokilometr;

7) „nákladovými emisemi na tunokilometr“ výsledek vydělení odhadovaných nákladových emisí na tunu vzdálenosti provozované trasy, měřený v gramech ekvivalentu oxidu uhličitého na tunokilometr;

8) „štítkem“ grafický diagram v tištěné nebo elektronické podobě, který spojuje logotyp štítku a informace uvedené v příloze III;

9) „logotypem štítku“ obrázek definovaný v bodě 1 přílohy III tohoto nařízení, který představuje ověření letových emisí;

10) „štítky, jejichž platnost vypršela“ štítky po skončení doby své platnosti;

11) „digitálním nástrojem pro vykazování“ digitální platforma vyvinutá a spravovaná agenturou jako jediné místo kontaktu s provozovateli letadel pro hlášení údajů a distribuci štítků;

12) „letadlem“ letadlo ve smyslu čl. 3 bodu 28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ([4]);

13) „osvědčením leteckého provozovatele“ („AOC“) „osvědčení provozovatele letecké dopravy“ („AOC“) ve smyslu čl. 2 bodu 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([5]);

14) „letištěm“ se rozumí letiště ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ([6]);

15) „sedadlem“ sedadlo zastavěné v letadle, na kterém může sedět cestující po celou dobu cesty;

16) „cestujícím“ osoba, která se v okamžiku odletu letadla nachází na sedadle v kabině letadla a která cestuje na palubě letadla za účelem dosažení konkrétního místa určení;

17) „sedadlovým prostorem“ prostor přidělený každému sedadlu pro každého cestujícího a pro každou cestovní třídu, měřený v metrech čtverečních;

18) „cestovní třídou“ odlišená služba a prostory poskytované cestujícím, které se vyznačují specifickou konfigurací sedadel v kabině, vybavením a strukturami cen;

19) „plánovacím obdobím“ „plánovací období“ ve smyslu čl. 2 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([7]);

20) „blokovým leteckým palivem“ množství leteckých paliv spotřebovaných letadlem při letu od jeho počátečního pohybu z parkovacího místa na letišti odletu až do úplného zastavení na parkovacím místě na letišti příletu, měřené v tunách;

21) „dobou letu“ celkový čas, který uplynul od počátečního pohybu letadla z parkovacího místa na letišti odletu až do úplného zastavení na parkovacím místě na letišti příletu, měřený v minutách;

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) „emisemi během životního cyklu leteckých paliv“ emise ekvivalentu oxidu uhličitého z leteckých paliv, které zahrnují emise ekvivalentu oxidu uhličitého z výroby energie, její přepravy, distribuce a využívání na palubě, a to i během spalování, a které představují součet emisí oxidu uhličitého (CO_2), methanu (CH_4) a oxidu dusného (N_2O) vypočtený v souladu s bodem C přílohy V směrnice (EU) 2018/2001 a případně dalších příslušných právních předpisů Unie a mezinárodních norem a údajů a metodik, které odrážejí nejnovější vědecký vývoj, vypracované v rámci ICAO, a měřené v gramech ekvivalentu oxidu uhličitého na megajoule;

23) „ekvivalentem oxidu uhličitého“ („CO_2eq“) měrná jednotka porovnávající radiační účinek daného skleníkového plynu s radiačním účinkem oxidu uhličitého (CO_2);

24) „systémem pro snižování emisí skleníkových plynů z leteckých paliv“ systém poskytující provozovatelům letadel výhody za snižování emisí skleníkových plynů z leteckých paliv;

25) „nákladem“ zboží, materiály a balíky jiné než zavazadla cestujících přepravované na palubě letadla, měřené v tunách;

26) „místem prodeje“ fyzické místo nebo služba online platformy, které vlastní provozovatel letadla nebo nabízí lety provozovatele letadla, kde provozovatel letadla nebo jakákoli osoba oprávněná jej zastupovat uchovává a zpřístupňuje veřejnosti informace o letech provozovaných tímto provozovatelem letadel za účelem nákupu nebo srovnání.

Článek 3

Žádost o vydání štítků agenturou

1. Provozovatel letadla, který usiluje o vydání štítků pro své lety, předloží agentuře do 1. února každého roku žádost prostřednictvím zvláštního modulu digitálního nástroje pro vykazování. Provozovatel letadla za tímto účelem uvede rozsah letů, na které se má štítek vztahovat, v souladu s čl. 14 odst. 2 nařízení (EU) 2023/2405. Na základě žádosti agentura spolupracuje s provozovatelem letadla.

2. Do 1. května každého roku předloží provozovatelé letadla uvedení v odstavci 1 prostřednictvím zvláštního modulu digitálního nástroje pro vykazování informace uvedené v odstavcích 3 a 4 o svých pravidelných letech a o provozu uskutečněném během předchozího kalendářního roku.

3. Provozovatel letadla vykáže na dvě nadcházející plánovací období tyto informace o svých pravidelných letech:

a) trasy s odkazem na letiště odletu a příletu definované jejich příslušnými kódy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA);

b) použitý typ nebo typy letadla, včetně počtu sedadel v každé cestovní třídě a jejich kódy ICAO a IATA;

c) odhadovaný počet letů, které mají být na každé trase provozovány, spolu s podrobným odůvodněním odhadu;

d) plánovací období nebo období provozu;

e) dobrovolně, u nových pravidelných letů nebo v případě, že se provozní podmínky výrazně liší od minulého provozu, tyto informace spolu s podrobným odůvodněním:

   i) odhadované množství blokového leteckého paliva;

   ii) odhadovaný počet cestujících v každé cestovní třídě;

   iii) odhadované množství nákladu.

4. Provozovatel letadla vykáže tyto informace o provozu provedeném během dvou přechozích kalendářních roků:

a) pro každé provozované letadlo:

   i) typ letadla definovaný příslušnými kódy ICAO a IATA;

   ii) počet dostupných sedadel pro jednotlivé cestovní třídy pro každou konfiguraci kabiny;

iii) sedadlový prostor pro každou cestovní třídu, je-li k dispozici;

b) pro každý let provozovaný na dané trase:

i) typ letadla definovaný příslušnými kódy ICAO a IATA;

ii) trasu, s odkazem na letiště odletu a příletu definovaná svými příslušnými kódy ICAO a IATA;

iii) počet letů provozovaných za stejných provozních podmínek;

iv) počet cestujících a sedadel pro každou cestovní třídu;

v) množství nákladu;

vi) množství blokového leteckého paliva;

vii) dobu letu;

viii) měsíc a rok provozu;

c) pro každou šarži leteckých paliv plněných na daném letišti odletu, která byla zakoupena od dodavatelů leteckých paliv a pro kterou byly požadovány výhody, a dobrovolně pro všechny ostatní šarže leteckých paliv:

i) množství, v tunách, číslo šarže a identifikace dodavatele leteckého paliva;

ii) letiště, definované svými příslušnými kódy ICAO a IATA, a doklad o nákupu a dodání na toto letiště;

iii) emise během životního cyklu leteckých paliv v gramech ekvivalentu oxidu uhličitého na megajoule (g CO_2eq/MJ);

iv) v příslušných případech prohlášení týkající se systému pro snižování emisí skleníkových plynů z leteckých paliv, pro který byly požadovány výhody, odkaz na právní nástroj, na jehož základě byly požadovány výhody, a označení orgánu, u něhož byla žádost podána.

5. S nezbytným ohledem na zachování důvěrnosti agentura použije informace uvedené v odstavcích 3 a 4 pro účely zpracování žádosti a vydání štítků.

6. Agentura rovněž zohlední informace vykázané provozovateli letadel a dodavateli leteckých paliv podle článků 8 a 10 nařízení (EU) 2023/2405.

7. Agentura může od provozovatele letadla požadovat jakékoli dodatečné informace nezbytné k odhadu letových emisí a pro vydání štítků.

8. Předtím, než provozovatel letadla poskytne agentuře informace uvedené v odstavcích 4 a 6, musí tyto informace ověřit nezávislý ověřovatel uvedený ve zprávě provozovatele letadla. Ověření se provádí v souladu s požadavky stanovenými v čl. 8 odst. 3 nařízení (EU) 2023/2405. Provozovatel letadla poskytne ověřovateli veškeré příslušné podklady, aby usnadnil proces ověřování informací podle odstavců 4 a 6.

Informace poskytnuté podle odst. 4 písm. c) týkající se emisí během životního cyklu leteckých paliv navíc ověří jeden z certifikačních orgánů určených v rámci směrnice (EU) 2018/2001 nebo programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA).

Článek 4

Přiřazování štítků letům provozovatelů letadel

1. Pokud agentura shledá, že informace poskytnuté provozovatelem letadel v souladu s článkem 3 jsou úplné a přesné, do 30. června každého roku:

a) odhadne letové emise každého letu nebo souboru letů v souladu s článkem 5;

b) vytvoří štítky a přiřadí je pravidelným letům, přičemž v souladu s dobou platnosti uvedenou v odstavci 2 oddělí štítky pro každé ze dvou nadcházejících plánovacích období;

c) distribuuje štítky ve strojově čitelném formátu provozovatelům letadel, informuje je o lhůtě pro zobrazení a době platnosti štítků, a to prostřednictvím zvláštního modulu digitálního nástroje pro vykazování a za použití šablon stanovených v příloze III.

2. Doba platnosti štítků vydaných agenturou odpovídá:

a) pro zimní plánovací období provozovatele letadla je doba platnosti od okamžiku vydání štítku do konce zimního plánovací období, v souladu s harmonogramem stanoveným v příloze I;

b) pro letní plánovací období provozovatele letadla je doba platnosti od pěti měsíců před začátkem letního plánovacího období do jeho konce, v souladu s harmonogramem stanoveným v příloze I.

3. Pokud agentura zjistí, že provozovatel letadla nepředložil všechny informace nezbytné pro vydání štítků v souladu s článkem 3, nebo má-li řádně oprávněné důvody se domnívat, že poskytnuté informace nejsou úplné nebo přesné, požádá provozovatele letadla, aby poskytnuté informace opravil, nebo aby poskytl dodatečné informace.

4. Pokud agentura po podání žádosti uvedené v předchozím odstavci zjistí, že informace poskytnuté provozovatelem letadla nesplňují minimální požadavky stanovené v článku 3 nebo že pravdivost nebo přesnost těchto informací nelze ověřit, musí poté, co poskytne provozovateli letadla právo se vyjádřit, vydání štítků zamítnout. Agentura o tom informuje dotčeného provozovatele letadla.

5. Pokud je třeba informace poskytnuté provozovatelem letadla v souladu s článkem 3 po jejich předložení nebo po jejich ověření agenturou opravit nebo pokud již nejsou platné, informuje o tom provozovatel letadla agenturu bez zbytečného odkladu prostřednictvím digitálního nástroje pro vykazování a poskytne opravené informace s nezbytným odůvodněním. Agentura může na základě informací a odůvodnění poskytnutých provozovatelem letadla se zpětnou účinností aktualizovat letové emise a vydat nové štítky pro dotčené lety nebo soubor letů.

Článek 5

Odhad letových emisí

1. Agentura odhadne letové emise pro každý let nebo soubor letů provozovaných provozovatelem letadla za stejných podmínek pomocí metodiky stanovené v příloze II tohoto nařízení:

a) vypočtením letových emisí v souladu s bodem 1 přílohy II;

b) přidělením letových emisí kabině a nákladu v souladu s bodem 2 přílohy II;

c) vytvořením emisní stopy a účinnosti emisí v souladu s bodem 3 přílohy II;

d) přidělením kabinových emisí každé cestovní třídě v souladu s bodem 4 přílohy II.

2. Při použití metodiky stanovené v příloze II odhadne agentura letové emise pro každý let nebo soubor letů provozovaný provozovatelem letadla za stejných podmínek v souladu s nejlepším odhadem:

a) očekávané spotřeby leteckých paliv potřebných k provozování letu s odletem z daného letiště, odhadnuté na základě váženého průměru blokového leteckého paliva u všech letů provozovaných na dané trase v předchozím odpovídajícím plánovacím období;

b) očekávaných emisí během životního cyklu leteckých paliv plněných na daném letišti odletu, odhadnutých na základě váženého průměru emisí během životního cyklu leteckých paliv plněných na uvedeném letišti v předchozím odpovídajícím plánovacím období.

3. Pokud informace nezbytné k odhadu spotřeby leteckého paliva v souladu s odst. 2 písm. a) tohoto článku neexistují, nejsou dostatečné, nelze je ověřit nebo existují pouze pro výrazně odlišné provozní podmínky, odhadne agentura spotřebu leteckých paliv potřebných pro provoz letu v souladu s bodem 1 odst. 3 písm. b) přílohy II.

4. Pokud informace nezbytné k odhadu očekávaných emisí během životního cyklu leteckých paliv v souladu s odst. 2 písm. b) neexistují, nejsou dostatečné, nelze je ověřit nebo existují pouze pro výrazně odlišné provozní podmínky, považuje agentura tato letecká paliva za konvenční letecká paliva.

5. Odchylně od odst. 2 písm. b) může agentura pro účely odhadu průměrných emisí během životního cyklu leteckých paliv v souladu s uvedeným písmenem přidělit konkrétní šarže leteckých paliv konkrétnímu letu nebo souboru letů provozovaným provozovatelem letadla s odletem z daného letiště odletu, pokud jsou splněny tyto podmínky:

a) provozovatel letadla o to požádal prostřednictvím zvláštního modulu digitálního nástroje pro vykazování;

b) letecká paliva jsou fyzicky dodána provozovatelům letadel na uvedeném letišti pro konkrétní let nebo soubor letů dodavatelem leteckého paliva ve fyzicky identifikovatelných šaržích doložených dokladem o dodávce, jako je dokument o převodu výrobku;

c) let nebo soubor letů, k nimž jsou šarže přiřazeny, jsou identifikovány a definovány alespoň trasou;

d) šarže leteckých paliv přiřazené ke konkrétnímu letu nebo souboru letů v souladu s tímto článkem se odečtou od celkového odhadu váženého průměru emisí během životního cyklu leteckých paliv od provozovatele letadel na uvedeném letišti a nepoužijí se ke stanovení průměrné environmentální výkonnosti leteckých paliv na uvedeném letišti;

e) v příslušných případech jsou letecká paliva přiřazena ke stejnému konkrétnímu letu nebo dílčímu souboru letů vykázanému podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([8]).

6. Pokud provozovatel letadla provádí následující lety, aniž by mezi nimi doplňoval palivo, rozdělí agentura očekávané emise během životního cyklu leteckých paliv na letišti původního odletu poměrně mezi všechny lety provozované za těchto okolností.

7. Pokud provozovatel letadla neposkytne agentuře dostatečné informace o emisích během životního cyklu leteckých paliv plněných na letišti odletu, nebo pokud letecká paliva nelze fyzicky přiřadit konkrétnímu letišti odletu, musí agentura tyto šarže leteckých paliv považovat za konvenční letecká paliva.

8. Standardizované hodnoty použité při odhadu očekávaných emisí během životního cyklu leteckých paliv podle odst. 2 písm. b) se zveřejní a aktualizují na internetových stránkách vytvořených podle článku 8.

([8]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Článek 6

Zobrazování štítků provozovateli letadel

1. Provozovatelé letadel, kteří jsou držiteli štítků, odpovídají za způsob, jakým se štítek a logotyp štítku používají, zejména v souvislosti s reklamou, a za soulad s požadavky tohoto nařízení. Vydání štítků, včetně logotypu štítku, dává provozovateli letadla nebo místu prodeje pouze právo používat logotyp štítku v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

2. Provozovatelé letadel zobrazí štítky, které jim byly vydány, ve všech místech prodeje, která vlastní, a to bez zbytečného odkladu a v souladu se specifikacemi uvedenými v příloze III a s těmito požadavky:

a) nejpozději do patnácti dnů od jejich obdržení od agentury v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. c). Jakékoli zpoždění musí být oznámeno a odůvodněno agentuře během těchto patnácti dnů;

b) štítky musí být zřetelně viditelné vedle základních údajů o letu, včetně trasy, plánované doby letu, doby trvání a ceny, během celého procesu elektronického nákupu, od výsledků vyhledávače letů až po dokončení nákupu, a to jak v elektronickém potvrzení o nákupu, tak při doručení tohoto potvrzení;

c) štítky se zobrazují ve všech vizuálních reklamních a technických propagačních materiálech těchto letů, včetně internetu, digitálních aplikací a fyzického formátu, bez ohledu na zeměpisnou polohu takové reklamy nebo propagace.

3. Provozovatelé letadel smí štítky zobrazovat na palubních vstupenkách letů, pro které byly štítky vydány.

4. Provozovatelé letadel zobrazují štítky, které jim byly vydány, nepřetržitě po doby jejich platnosti stanovené v čl. 4 odst. 2.

5. Aby bylo zajištěno jasné a správné zobrazení štítků, provozovatelé letadel:

a) nesmí zákazníkům poskytovat ani zobrazovat štítky, označení, symboly nebo jakoukoli rovnocennou formu či nápisy, které napodobují štítky vydané podle tohoto nařízení a které nesplňují požadavky tohoto nařízení;

b) nesmí zákazníkům poskytovat nebo zobrazovat letové emise, které jsou rovnocenné nebo podobné emisím uvedeným na štítcích stanovených tímto nařízením nebo které napodobují letové emise odhadnuté podle tohoto nařízení nebo které mohou napodobovat nebo replikovat informace nebo jednotky měření stanovené v čl. 14 odst. 3 nařízení (EU) 2023/2405 pro lety nebo soubory letů, pro které nebyly štítky podle tohoto nařízení požadovány, a pro jakoukoli jinou činnost, která nesouvisí s oblastí působnosti tohoto nařízení;

c) nesmí uvádět žádné informace o svých nákupech daného typu leteckého paliva, které by mohly u zákazníků vyvolat mylný dojem, že bude daný let uskutečněn s určitým druhem leteckých paliv, pokud provozovatel letadla nemůže prokázat fyzickou přítomnost tohoto typu leteckých paliv u daného konkrétního letu v množství a s vlastnostmi, které jsou sdělovány spotřebitelům.

6. Provozovatelé letadel zajistí, aby v případě, že jsou jejich lety nabízeny nebo zpřístupňovány v místech prodeje, s nimiž má provozovatel letadel smluvní vztah:

a) byly štítky zobrazeny bez zbytečného odkladu a nejpozději do 30 dnů poté, co je obdrželi od agentury v souladu s čl. 4 odst. 1 písm. c). Jakékoli zpoždění musí být oznámeno a odůvodněno agentuře během těchto 30 dnů;

b) místa prodeje nesmí odmítnout zobrazení štítků ani nesmí přepočítat letové emise odhadnuté agenturou pro tyto provozovatele letadel ani pro účely srovnání, ani pro účely nákupu.

7. Provozovatelé letadel vynaloží přiměřené úsilí, aby zajistili, že místa prodeje, s nimiž nespolupracují, ale která zobrazují jejich lety, rovněž bez zbytečného odkladu splňují požadavky stanovené v předchozím odstavci.

Článek 7

Sledování souladu

1. Agentura pravidelně, nejméně jednou za půl roku, u každého provozovatele letadla, pro něhož byly vydány štítky, přezkoumá, zda se nezměnily faktory, na jejichž základě byl vydán štítek pro každý let nebo soubor letů, které jsou provozovány za stejných podmínek.

2. Součástí přezkumu podle odstavce 1 je přezkum:

a) přesnosti a pravdivosti informací vykazovaných provozovateli letadel podle článku 3, zejména informací vykazovaných podle odstavce 3 uvedeného článku;

b) správného zobrazení štítků v souladu s článkem 6 a přílohou III a včasného zobrazení štítků v souladu s čl. 6 odst. 2, 6 a 7;

c) souladu provozovatelů letadel, pokud jde o odstranění zrušených štítků, nebo štítků, jejichž platnost vypršela, v souladu s odstavcem 4.

3. Pro účely přezkumu si agentura vyžádá nezbytné informace od provozovatele letadla, případně včetně zpráv nezávislých ověřovatelů.

4. Pokud agentura po provedení přezkumu dospěje k závěru, že štítek již není vhodný nebo že není správně zobrazován provozovatelem letadla, musí se poté, co poskytne provozovateli příležitost se vyjádřit, rozhodnout, zda stávající štítek zruší nebo vydá nový štítek. Toto rozhodnutí se oznámí provozovateli letadla prostřednictvím digitálního nástroje pro vykazování.

5. Agentura zváží odůvodnění provozovatele letadla v případě zpoždění při zobrazení štítků, jak stanoví čl. 6 odst. 2, 6 a 7. Poté, co agentura poskytne provozovateli letadla příležitost se vyjádřit, přijme s ohledem na odůvodnění jedno z následujících rozhodnutí a oznámí je provozovateli letadla prostřednictvím digitálního nástroje pro vykazování:

a) zruší všechny štítky vydané provozovatelem letadla, pokud je odůvodnění zpoždění neuspokojivé;

b) udělí provozovateli letadla jednorázovou výjimku pro zpoždění a zároveň mu stanoví novou lhůtu.

6. Po obdržení oznámení vydaného v souladu s odstavcem 4 nebo odst. 5 písm. a) provozovatel letadla upraví zobrazení štítků nebo odstraní zrušené štítky a v příslušných případech je bez zbytečného odkladu nahradí platnými štítky distribuovanými agenturou. Status souladu s oznámeními obdrženými od agentury potvrdí provozovatel letadla prostřednictvím digitálního nástroje pro vykazování.

7. Agentura přijme veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby provozovatel letadla dodržoval její rozhodnutí vydaná v souladu s odstavcem 4 a odst. 5 písm. a).

8. Provozovatelé letadel bez zbytečného odkladu odstraní zrušené štítky, nebo štítky, jejichž platnost vypršela, aniž by to museli agentuře oznámit. Provozovatelé letadel vždy informují agenturu o odstranění nebo opravě štítků prostřednictvím digitálního nástroje pro vykazování.

9. Provozovatelé letadel spolupracují s agenturou při provádění přezkumu a průběžně se řídí jejími pokyny, pokud jde o správné zobrazení štítků.

10. Provozovatelé letadel mohou za výjimečných okolností požádat agenturu, aby ukončila platnost jednotlivých štítků vydaných pro lety nebo soubor letů, jejichž provoz byl ukončen nebo pokud změna provozních podmínek během období letového řádu způsobila, že platné štítky jsou nesprávné. Svou žádost oznámí agentuře prostřednictvím digitálního nástroje pro vykazování.

11. Agentura informuje provozovatele letadel o veškerých zvláštních pravidlech a postupech obsažených v jiných právních aktech Unie, které zajišťují účinné sledování souladu s tímto nařízením, včetně ověření přesnosti a pravdivosti informací, které vykazují provozovatelé letadel, a správného zobrazení štítků.

12. Agentura informuje provozovatele letadel o veškerých platných pravidlech a postupech pro podávání stížností na jiné provozovatele letadel.

Článek 8

Internetové stránky o letových emisích

1. Agentura vytvoří a spravuje internetové stránky o letových emisích (dále jen „internetové stránky“) sestávající z veřejné části s přístupem online pro širokou veřejnost a z části pro dodržování předpisů, k níž mají přístup jen provozovatelé letadel. Část internetových stránek pro dodržování předpisů musí být propojena s digitálním nástrojem pro vykazování zřízeným agenturou.

2. Veřejná část internetových stránek musí splňovat tyto minimální požadavky:

a) být přístupná ve strojově čitelném formátu pro online služby, aniž by se zákazník musel registrovat. Musí být přístupná jak z místa prodeje, kde jsou štítky zobrazeny, tak prostřednictvím všech vyhledávačů;

b) poskytovat podrobné informace o tom, jak byly letové emise každého letu nebo souboru letů provozovatelů letadel odhadnuty, informovat zákazníka o metodě výpočtu, včetně všech předpokladů, jasným, srozumitelným a výstižným způsobem, poskytovat vysvětlení klíčových pojmů a proměnných, včetně příkladů a ilustrací a veškerých souvislostí, aby se usnadnilo pochopení kroků přijatých agenturou za účelem výpočtu letových emisí, údajů použitých pro tento výpočet a odhadů, jakož i standardizovaných hodnot používaných k odhadu letových emisí;

c) poskytovat informace o každém odhadu letových emisí a o vydávání a přiřazování štítků letům uváděným na trh;

d) poskytovat informace o snížení emisí během životního cyklu leteckých paliv v důsledku toho, že provozovatelé letadel nakupovali na daném letišti odletu letecká paliva s nižšími emisemi během životního cyklu;

e) obsahovat vyhledávací funkci, která zákazníkům umožňuje vyhledávat štítky. Vyhledávacími kritérii musí být alespoň letiště odletu a příletu a případně provozovatel letadla;

f) poskytovat srovnání štítků na stejné trase s referenční hodnotou, kterou vypracuje agentura na základě pozorované typické výkonnosti na trase nebo srovnatelných trasách. Zejména v případech, kdy ve vyhledávací funkci uvedené v písmenu e) nebyl vybrán žádný provozovatel letadla, včetně:

   i) relativního srovnání letových emisí, vyjádřeného v procentech;

   ii) relativního srovnání snížení letových emisí z leteckých paliv během životního cyklu, vyjádřeného v procentech;

g) předložit srovnání uvedené v písmenu f) jako seznam provozovatelů letadel ve vzestupném pořadí, přičemž musí být nejprve uveden provozovatel letadla s nejnižšími letovými emisemi nebo provozovatel letadla používající letecká paliva s nejnižšími průměrnými emisemi během životního cyklu leteckých paliv;

h) zobrazovat na základě hledané trasy tyto informace:

   i) trasu, měřenou v kilometrech, definovanou letištěm odletu a letištěm příletu a za použití úplných názvů obou letišť, jakož i jejich příslušných kódů ICAO a IATA;

   ii) provozovatele letadel provozující tuto trasu;

   iii) průměrné kabinové emise na cestujícího pro každého provozovatele letadla provozujícího tuto trasu;

   iv) údaj o typu nebo typech letadel nejčastěji provozovaných každým provozovatelem letadel na této trase;

   v) informace pro zákazníky o tom, zda trasa zadaná do vyhledávacího nástroje nespadá do oblasti působnosti tohoto nařízení a nejsou pro ni k dispozici žádné informace. V takových případech agentura poskytne stručné vysvětlení kritérií, která musí být splněna, aby trasa mohla být uvedena ve vyhledávacím nástroji.

3. Část internetových stránek pro dodržování předpisů musí splňovat tyto technické specifikace:

a) přístup každého provozovatele letadla je omezen prostřednictvím jedinečných přihlašovacích údajů. Musí být bezpečný a provozovatelé letadel musí mít možnost sledovat a spravovat své údaje o dodržování předpisů, včetně požadavků na vykazování a vytváření a distribuce štítků a jejich příslušného statusu pro jednotlivé trasy;

b) provozovatelé letadel mohou prohlížet pouze své vlastní informace o dodržování předpisů. Provozovatelé letadel mají přístup pouze k veřejným informacím o štítcích jiných provozovatelů letadel.

Článek 9

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Na provozovatele nákladních letadel spadající do oblasti působnosti nařízení (EU) 2023/2405 se však použije od 1. ledna 2028.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 18. prosince 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

HARMONOGRAM PRO PODÁVÁNÍ ŽÁDOSTÍ A PRO VYTVÁŘENÍ ŠTÍTKŮ

Provozovatelé letadel podávají žádosti a agentura vytváří a distribuuje štítky v souladu s následujícím harmonogramem.

Tabulka 1

Povinnost	Harmonogram
Provoz v kalendářním roce X-1, který je základem pro informace poskytované agentuře v souladu s čl. 3 odst. 4	Od 1. 1. X-1 do 31. 12. X-1
Provozovatelé letadel předloží agentuře svou žádost o vydání štítků v souladu s čl. 3 odst. 1.	Do 1. 2. X
Provozovatelé letadel vykáží informace uvedené v čl. 3 odst. 3 a 4 v souladu s čl. 3 odst. 2.	Do 1. 5. X
Agentura odhadne letové emise každého letu nebo souboru letů, vytvoří a distribuuje štítky pro všechny lety plánované na dvě nadcházející plánovací období v souladu s čl. 4 odst. 1.	Do 30. 6. X
Doba platnosti štítků pro lety provozované v zimním plánovacím období v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. a)	Od okamžiku vydání agenturou v roce X a do konce zimního plánovacího období let X až X+1, jak je použito v plánu provozovatele letadla
Doba platnosti štítků pro lety provozované v letním plánovacím období v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. b)	Od pěti měsíců před začátkem letního plánovacího období roku X+1 a do konce uvedeného plánovacího období, jak je použito v plánu provozovatele letadla

PŘÍLOHA II

METODIKA PRO ODHAD LETOVÝCH EMISÍ

Tato příloha stanoví metodiku a nezbytné kroky, které musí agentura dodržovat při odhadu letových emisí.

1) **VÝPOČET LETOVÝCH EMISÍ**

1) Letové emise se vypočítají vynásobením odhadované spotřeby leteckých paliv pro dotčený let váženým průměrem emisí během životního cyklu z leteckých paliv plněných na letišti odletu. Současně se letové emise rovnají součtu kabinových a nákladových emisí.

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

kde:

E = letové emise, v tunách ekvivalentu oxidu uhličitého (t CO_2eq),

E_c = kabinové emise, v CO_2eq,

E_f = nákladové emise, v t CO_2eq,

E_{WTT} = podíl letových emisí odpovídající hodnotě „od vrtu po palivovou nádrž“, v t CO_2eq,

E_{TTW} = podíl letových emisí odpovídající hodnotě „od palivové nádrže po kola“, v t CO_2eq,

V_{fuel} = spotřeba leteckých paliv pro daný let, v tunách,

EC_{fuel} = energetický obsah leteckých paliv, v megajoulech na kilogram (MJ/kg),

LCE_{fuel} = vážené průměrné emise během životního cyklu z leteckých paliv plněných na letišti odletu, v gramech ekvivalentu oxidu uhličitého na megajoule (g CO_2eq/MJ).

2) Průměrné emise během životního cyklu leteckých paliv plněných na letišti odletu jsou váženým průměrem emisí během životního cyklu leteckého paliva všech šarží *b)* leteckých paliv plněných na tomto letišti, s přihlédnutím k čl. 5 odst. 6:

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

kde:

LCE_b = emise během životního cyklu z leteckých paliv u šarže „b“ leteckých paliv, v CO_2eq/MJ. U konvenčních leteckých paliv musí být tato hodnota 89 g CO_2eq/MJ;

V_b = hmotnost šarže „b“ leteckých paliv, v tunách.

3) Odhadovaná spotřeba leteckých paliv daného letu se vypočítá jednou z těchto metod:

a) na základě minulého provozu

Jsou-li k dispozici primární údaje o provozu v předchozích odpovídajících plánovacích obdobích a shodují-li se s provozními podmínkami pravidelného letu, vypočítá se odhad spotřeby leteckých paliv jako vážený průměr vykázané spotřeby leteckých paliv při letech *a)* provozovaných na dotčené trase:

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

kde:

F_a = celkové blokové letecké palivo pro všechny lety relevantní pro každý štítek ve vykazovaném období;

N_a = celkový počet provozovaných letů relevantní pro každý štítek, ve vykazovaném období;

b) na základě Breguetovy rovnice doletu

Pokud primární údaje pro pravidelné lety vykázané podle čl. 3 odst. 3 neexistují, nejsou dostatečné, nelze je ověřit nebo existují pouze pro provozní podmínky, které se výrazně liší od podmínek vykázaných podle čl. 3 odst. 4, vypočte se odhadovaná spotřeba leteckých paliv aproximací pomocí Breguetovy rovnice doletu.

Tato rovnice odhaduje celkovou výkonnost při cestovním letu takto:

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

kde:

R = uletěná vzdálenost, v kilometrech,

V = rychlost letadla, v kilometrech za hodinu,

c = měrná spotřeba leteckých paliv v závislosti na tahu, v kilogramech na Newton-hodinu,

L = vztlaková síla působící na letadlo, v Newtonech,

D = aerodynamický odpor působící na letadlo, v Newtonech,

ln = přirozená logaritmická funkce,

W_1 = hmotnost letadla na počátku cestovního letu, v tunách,

W_2 = hmotnost letadla na konci cestovního letu, v tunách.

Přeskupením Breguetovy rovnice doletu lze odvodit poměr mezi hmotností letadla na počátku a na konci cestovního letu, který představuje spotřebu leteckých paliv při dotčeném letu:

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

Vzhledem k tomu, že informace o přistávací hmotnosti, výkonnosti motoru a aerodynamických charakteristikách letadla nejsou při každém letu k dispozici, se tyto faktory nevypočítávají přímo. Rovnice se dále zpřesňuje regresí faktorů za účelem jejich korelace s pozorováním informací vykázaných podle čl. 3 odst. 4 a alespoň s údaji o typu letadla. Pro každé letadlo se použije tato zpřesněná rovnice:

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

kde:

a = hmotnost letadla při přistání na letišti příletu, v tunách,

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

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

a kde:

W_0 = prázdná hmotnost letadla v tunách,

W_1 = hmotnost letadla po stoupání do 3 000 ft (nebo 914,4 m), v tunách,

W_2 = hmotnost letadla po stoupání do cestovního letu, cestovním letu a sestupu do 3 000 ft (nebo 914,4 m), v tunách,

W_3 = hmotnost letadla při přistání na letišti příletu, v tunách.

Koeficienty *a*, *b* a *r* se stanoví pomocí regresní analýzy, aby se minimalizoval odhadovaný rozdíl (L2-Norm) mezi pozorovanou spotřebou leteckých paliv a odhadovanou hodnotou.

2) PŘIDĚLENÍ LETOVÝCH EMISÍ KABINĚ A NÁKLADU

1) Letové emise se přiřadí kabině (kabinové emise, *Ec*) a nákladu (nákladové emise, *Ef*) na základě příslušného rozdělení hmotnosti kabiny a nákladu takto:

a) kabinové emise (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

kde:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, podíl užitečného zatížení letadla přiřazeného kabině,

C_w = hmotnost odpovídající kabině (cestujícím a jejich zavazadlům), v tunách,

F_w = hmotnost odpovídající nákladu na palubě letadla, v tunách,

b) letové emise (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

kde:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, podíl užitečného zatížení letadla přiřazeného nákladu,

2) Nejsou-li vykázány informace o počtu cestujících, protože se podmínky pravidelných letů liší od podmínek předchozích letů, například u nových provozovatelů letadel nebo nových konfigurací letadel, vypočítá se odhadovaný počet cestujících na základě těchto faktorů (které se uvedou na internetových stránkách zřízených podle článku 8):

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

kde:

N = počet sedadel v daném typu letadla, na cestovní třídu,

L = předpokládaná obsazenost letu vypočtená s přihlédnutím k průměrné obsazenosti provozovatele letadla na každou cestovní třídu zejména u letů i) na stejné trase, ii) na srovnatelných trasách a iii) na jakékoli jiné trase,

P_m = hmotnost přiřazená cestujícímu včetně zavazadel, která činí 100 kg.

3) VYTVOŘENÍ EMISNÍ STOPY A EMISNÍ ÚČINNOST

1) Letové emise přidělené kabině a nákladu se poté použijí k vytvoření jejich emisní stopy a emisní účinnosti a vypočítají se takto:

a) Stopa a účinnost u kabinových emisí

Kabinové emise na cestujícího (C_{ef})

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

Kabinové emise na osobokilometr (C_{ei})

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

kde:

$R =$ *GCD*, dolet stanovený metodou ortodromické vzdálenosti (GCD) v km.

b) Stopa a účinnost u nákladových emisí

Nákladové emise na tunu nákladu (F_{ef})

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

Nákladové emise na tunokilometr (F_{ee})

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

4) **PŘIDĚLENÍ KABINOVÝCH EMISÍ JEDNOTLIVÝM CESTOVNÍM TŘÍDÁM**

1) Je-li letadlo provozováno s více cestovními třídami, kabinové emise se přidělí jednotlivým cestovním třídám.

2) Pokud provozovatel letadla vykáže sedadlový prostor v každé konfiguraci každého typu letadla, použije se tento sedadlový prostor (*SA*) v první řadě k výpočtu koeficientu cestovní třídy, který se použije.

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

kde:

CCF = koeficient cestovní třídy představující přidělení kabinových emisí na cestujícího v každé cestovní třídě odhadnutý na základě sedadlového prostoru přiděleného v letadle nejnižší třídě,

SA_c = podlahová plocha na sedadlo v každé cestovní třídě („c“), ve čtverečních metrech,

SA_l = podlahová plocha na sedadlo nejnižší cestovní třídy („l“), ve čtverečních metrech.

3) Nejsou-li informace uvedené v předchozím bodě k dispozici, odhadne se CCF na základě vážených průměrů sedadlového prostoru vykázaných podle čl. 3 odst. 4 písm. a). Vážené průměry musí být pokud možno založeny na datech specifických pro provozovatele a musí být rozděleny alespoň podle cestovních tříd.

4) Pokud jsou informace pro odhad CCF nedostatečné, použije se výchozí CCF uvedený v tabulce 1.

Tabulka 1

Výpočty CCF založené na sedadlovém prostoru a standardních hodnotách

Cestovní třída (c)	CCF na základě sedadlového prostoru	Standardní CCF	
		Širokotrupé (CCF_{c-w})	Úzkotrupé (CCF_{c-n})
Economy (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premium Economy (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Cestovní třída (c)	CCF na základě sedadlového prostoru	Standardní CCF	
		Širokotrupé (CCF_{c-w})	Úzkotrupé (CCF_{c-n})
Business (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
First (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

5) Vzhledem k tomu, že kabinové emise zahrnují všechny cestující na daném letu bez ohledu na jejich cestovní třídu, se kabinové emise přiřadí každému cestujícímu na základě jeho příslušného koeficientu cestovní třídy. Toto přidělení se provede pomocí teoretického počtu cestujících (LC_{eq}), přičemž se jako společný ekvivalent použije nejnižší cestovní třída.

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

kde:

LC_{eq} = teoretický počet cestujících vypočtený pro účely přidělení kabinových emisí cestujícím v každé cestovní třídě,

pax_c = počet cestujících v každé cestovní třídě.

6) Emise ekvivalentu cestujícího v nejnižší cestovní třídě se pak každému cestujícímu přidělí úměrně k jejich příslušnému koeficientu cestovní třídy:

Kabinové emise na cestujícího (CC_{ef})

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

Kabinové emise na osobokilometr (CC_{ei})

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

PŘÍLOHA III

ŠABLONY PRO ZOBRAZOVÁNÍ ŠTÍTKŮ

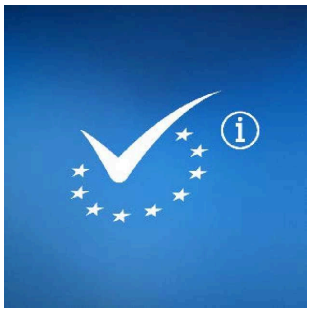
1. Logotyp štítku musí splňovat tyto požadavky:

a) Logotyp musí mít následující podobu a musí být zobrazen v závislosti na barvě pozadí za ním, aby byla zajištěna přístupnost a uživatelská vstřícnost grafického provedení.

a) Hlavní verze logotypu, která se použije, pokud je to proveditelné:



b) Verze logotypu, která se použije na tmavém pozadí:



c) Tento logotyp se použije na pozadích tvořených světlými barvami pouze v případě, že hlavní verze není dostatečně viditelná, například v důsledku nedostatečného kontrastu:



b) Je-li dostatek místa, musí být logotyp štítku doprovázen slovem „ověřeno“ uvedeným napravo. Musí být stylizován tučným písmem Calibri a vždy musí být v jazyce uživatele:

a) Hlavní verze logotypu, která se použije, pokud je to proveditelné:



b) Verze logotypu, která se použije na tmavém pozadí:



c) Tento logotyp se použije na pozadích tvořených světlými barvami pouze v případě, že hlavní verze není dostatečně viditelná, například v důsledku nedostatečného kontrastu:



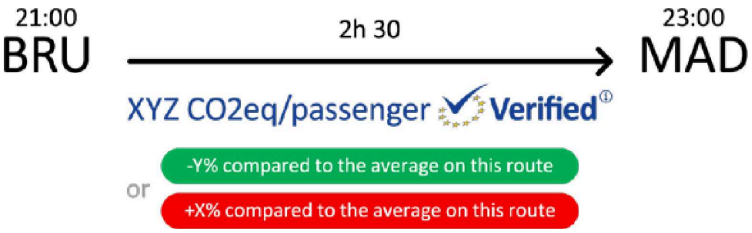
c) Barva logotypu štítku a doprovodného textu musí být:

i) modrá #034EA2;

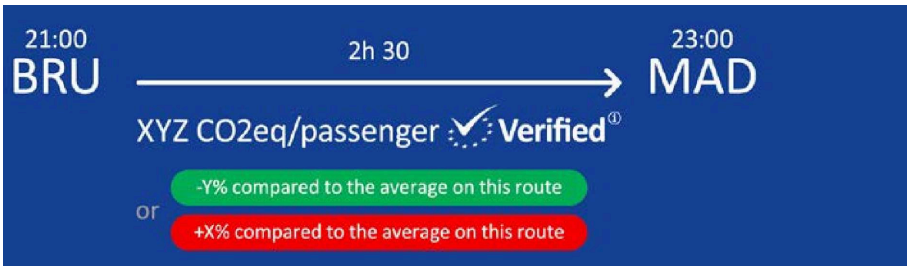
ii) žlutá #FFCB04.

d) Primární zobrazení uvedené v bodě 2 musí být vždy zobrazeno v jazyce uživatele (pro názornost je uvedena anglická verze) a musí být v souladu s tímto uspořádáním:

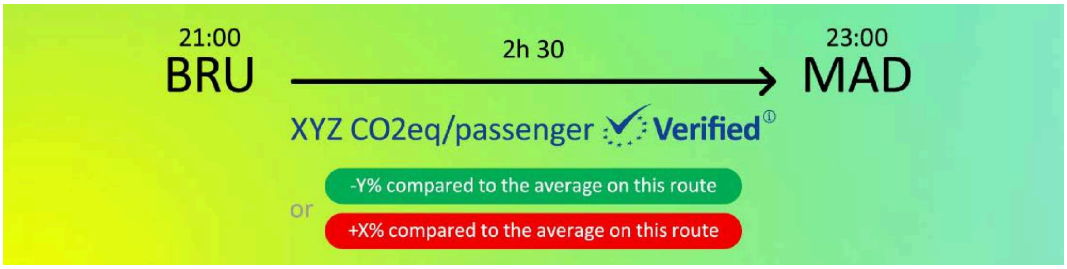
a) kdykoli je to proveditelné:



b) pro tmavá pozadí:

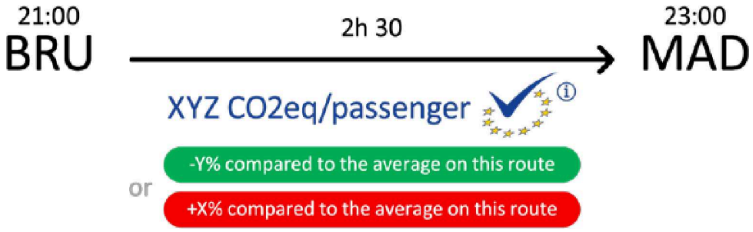


c) pro pozadí tvořená světlými barvami pouze v případě, že hlavní verze není dostatečně viditelná, například v důsledku nedostatečného kontrastu:

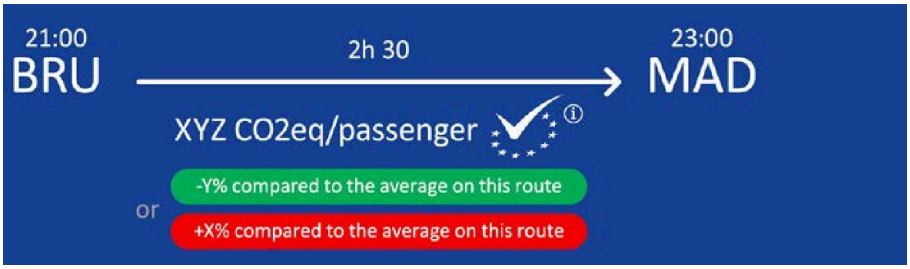


e) Nelze-li požadavky předchozího odstavce splnit z důvodu nedostatku místa, musí primární zobrazení splňovat tyto požadavky:

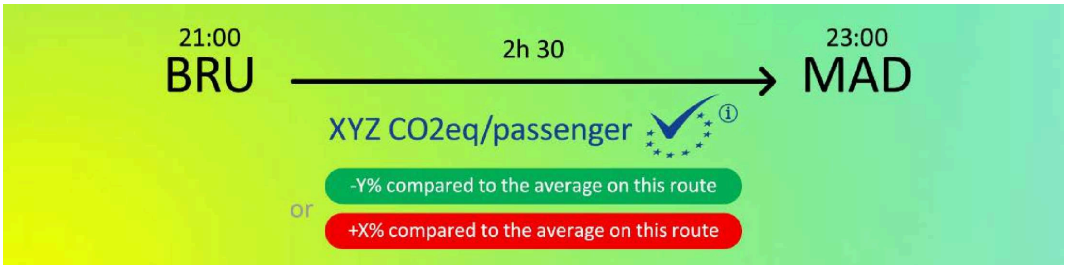
a) kdykoli je to proveditelné:



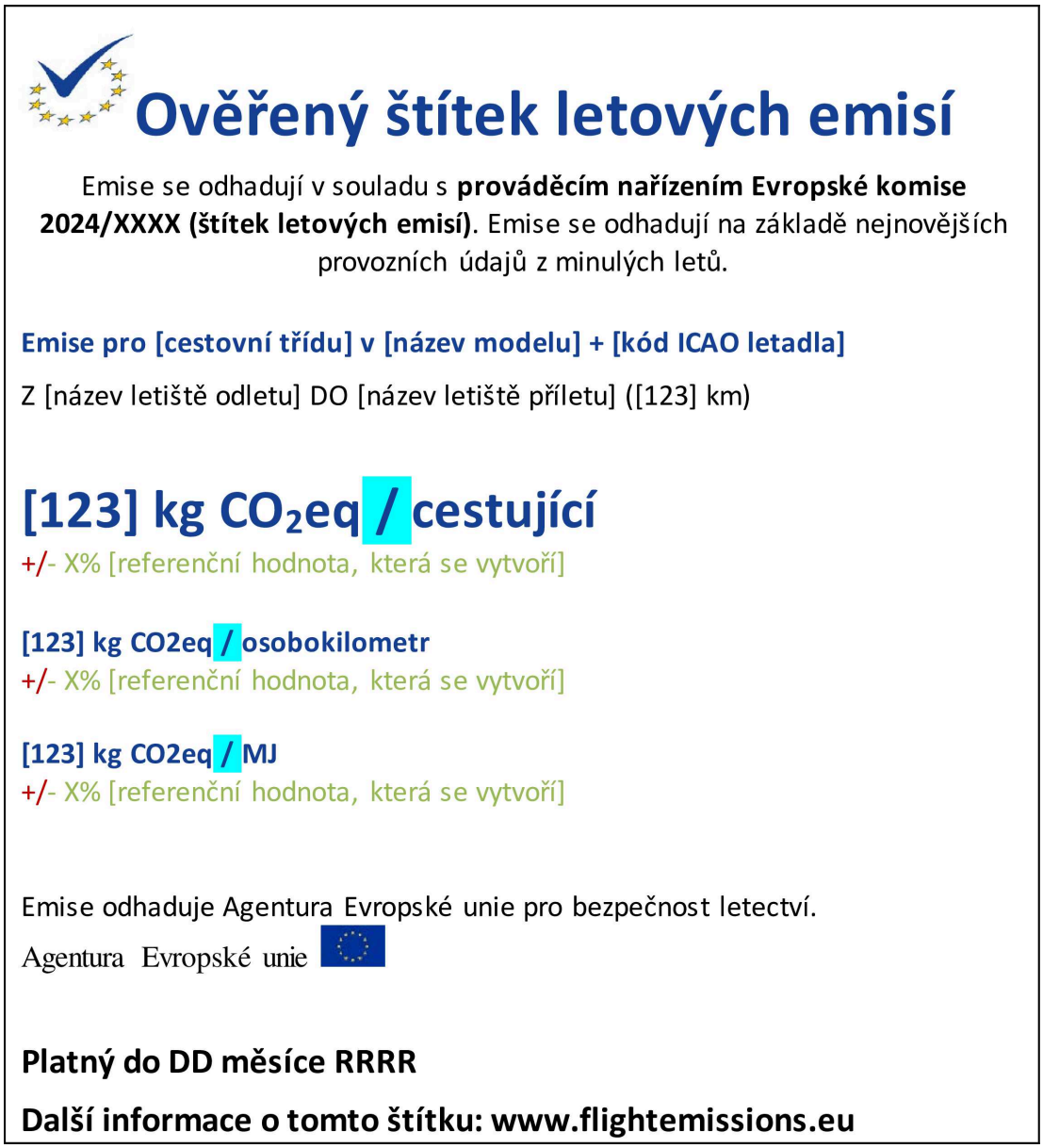
b) pro tmavá pozadí:



c) pro pozadí tvořená světlými barvami pouze v případě, že hlavní verze není dostatečně viditelná, například v důsledku nedostatečného kontrastu:



f) Sekundární zobrazení uvedené v bodě 3 musí být v souladu s následujícím uspořádáním a musí být vždy zobrazeno v jazyce uživatele a objevit se při umístění ukazatele myši nebo kliknutí na logotyp nebo na ikonu informací („i“) viditelnou na pravé straně logotypu v primárním zobrazení:



g) Štítek se označuje jako „štítek letových emisí“;

2. Na primárním zobrazení štítku musí být spolu s logotypem vždy uvedeny tyto informace:

a) u osobní letecké dopravy emise v cestovní třídě na cestujícího, v kg CO_2eq/pax. Při letech s malými dětmi ve věku do 24 měsíců na klíně dospělé osoby s použitím dětského bezpečnostního pásu jsou očekávanými kabinovými emisemi na cestujícího pouze emise dospělé osoby;

b) u čistě nákladních letů, s ohledem na článek 9, nákladové emise na tunu, v kg CO_2eq/t;

c) malá verze logotypu štítku, jak je uvedena v bodě 1 písm. b);

d) poměrné srovnání, v procentech, mezi emisemi uvedenými v písmenech a) nebo b) a referenční hodnotou, kterou vypracuje agentura na základě pozorované typické výkonnosti na trase nebo na srovnatelných trasách. K označení záporného rozdílu ve srovnání s průměrem smí být použita zelená barva a k označení kladného rozdílu barva červená;

e) ikona, stylizovaná jako ikona informací („i“), kterou se otevře sekundární zobrazení.

3. Na sekundárním zobrazení štítku musí být spolu s logotypem vždy uvedeny tyto informace:

a) název provozovatele letadla;

b) trasa vymezená názvy letiště odletu a příletu;

c) vzdálenost trasy, v kilometrech;

d) u osobní letecké dopravy emise v cestovní třídě na osobokilometr, měřené v kg CO_2eq/osobokilometr;

e) u čistě nákladních letů, s ohledem na článek 9, nákladové emise na tunokilometr, v kg CO_2eq/tunokilometr;

f) emise během životního cyklu z leteckých paliv, v kg CO_2eq/MJ;

g) poměrné srovnání, v procentech, emisí uvedených v bodě 2 písm. a) a bodě 3 písm. d) nebo bodě 2 písm. b) a bodě 3 písm. e) a f) s referenční hodnotou, kterou vypracuje agentura na základě pozorované typické výkonnosti na trase nebo na srovnatelných trasách. K označení záporného rozdílu ve srovnání s průměrem smí být použita zelená barva a k označení kladného rozdílu barva červená;

h) doba platnosti štítku, včetně posledního dne jeho platnosti;

i) hypertextový odkaz na konkrétní štítek letových emisí na internetových stránkách zřízených podle článku 8, stylizovaný jako www.flightemissions.eu.

4. Zobrazení štítku musí po dobu jeho platnosti splňovat tyto technické specifikace:

a) musí být zobrazeno ve strojově čitelném a přístupném formátu;

b) zobrazení informací na primárním zobrazení štítku nesmí vyžadovat interakci cestujícího;

c) použitý typ (Calibri) a velikost písma na štítku musí být jasné a čitelné.