2024/3170

31.12.2024.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/3170

od 18. prosinca 2024.

o utvrđivanju detaljnih odredaba o dobrovoljnom programu dodjele oznake za okoliš za procjenu okolišne učinkovitosti letova uspostavljenom na temelju članka 14. Uredbe (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća (Oznaka za emisije iz letova)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (ReFuelEU Aviation) ([1]), a posebno njezin članak 14. stavak 11.,

budući da:

(1) Člankom 14. stavkom 1. Uredbe (EU) 2023/2405 uspostavlja se dobrovoljni program dodjele oznake za okoliš kojim se omogućuje mjerenje okolišne učinkovitosti letova, otvoren svim operatorima zrakoplova obuhvaćenima područjem primjene te uredbe.

(2) Kako bi se potrošačima omogućilo donošenje promišljenih odluka o letovima i drugim alternativnim načinima prijevoza, ovom bi se Uredbom trebala utvrditi stabilna, pouzdana, transparentna i usklađena metodologija za procjenu emisija iz letova pomoću primarnih podataka te pravila o obavješćivanju putnika o emisijama iz letova. Budući da je rezultat metodologije procjena emisija iz letova, u ovoj bi se Uredbi za tu oznaku trebao upotrebljavati izraz koji najbolje opisuje korištenu metodologiju. Zbog toga bi se oznaka trebala zvati oznaka za emisije iz letova.

(3) Operatori zrakoplova koji traže izdavanje oznaka za svoje letove trebali bi Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) podnijeti zahtjev dovoljno vremena unaprijed kako bi i Agencija i operator zrakoplova mogli pripremiti relevantnu infrastrukturu za izvješćivanje i digitalnu infrastrukturu.

(4) Metodologijom za procjenu emisija iz letova utvrđenom u ovoj Uredbi trebala bi se osigurati najviša razina transparentnosti i sljedivosti procjena i temeljnih pretpostavki i ona bi uvijek trebala biti u skladu s budućim aktima Unije o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

(5) Emisije iz letova trebalo bi procjenjivati na temelju prosječne učinkovitosti prošlih letova kao funkcije prosječne okolišne učinkovitosti zrakoplovnih goriva koja se upotrebljavaju za svaki let i prosječne potrošnje zrakoplovnih goriva u prethodnom odgovarajućem planskom razdoblju. Ta su dva čimbenika najpouzdanija i najučinkovitija za točnu procjenu emisija iz letova. Zbog mogućih tehničkih ograničenja pri detaljnom utvrđivanju točnih serija zrakoplovnih goriva potrošenih za obavljanje svakog leta, ovom bi se Uredbom trebale utvrditi i pouzdane metode za što točniji i sigurniji izračun približne potrošnje zrakoplovnih goriva i emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu, istodobno nastojeći smanjiti opterećenje za operatore zrakoplova i Agenciju. Kako bi se procijenile emisije iz letova na ruti za određeno plansko razdoblje, trebalo bi uzeti u obzir najnovije dostupne informacije iz prethodnog odgovarajućeg planskog razdoblja, a ovom bi se Uredbom u tu svrhu trebali utvrditi posebni zahtjevi. Korištenje informacija iz prethodne kalendarske godine pri procjeni emisija iz letova Agenciji bi trebalo omogućiti da uz što manje administrativno opterećenje koristi informacije koje su već provjerili neovisni verifikatori i najnovije informacije o učinkovitosti.

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

(6) Točne procjene buduće potrošnje zrakoplovnih goriva za letove ključne su za izračun emisija iz letova i trebale bi se temeljiti na najnovijim znanstvenim dokazima. Te bi se procjene potrošnje zrakoplovnih goriva trebale temeljiti i na primarnim podacima koje su operatori zrakoplova dostavili o svojim najnovijim operacijama, a to bi trebali biti podaci iz prethodnog odgovarajućeg planskog razdoblja. Korištenje sekundarnih podataka, kao što su podaci iz modela i procjena koji nisu u potpunosti izvedeni iz primarnih podataka, trebalo bi biti ograničeno na iznimne slučajeve u kojima primarni podaci nisu dostupni ili kad se procjene na temelju primarnih podataka ne mogu dovoljno precizno provesti. To bi posebno mogao biti slučaj kad operator zrakoplova odluči prometovati na novim rutama ili kad se na postojećim rutama planira prometovanje pod drukčijim uvjetima. Ovom bi se Uredbom trebalo osigurati da metodološki zahtjevi za procjenu potrošnje zrakoplovnih goriva ostanu u skladu s najnovijim znanstvenim dokazima i razvojem.

(7) Emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu mogu biti niže od emisija iz konvencionalnih zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu, ovisno o nizu čimbenika kao što su odabir sirovina i načina proizvodnje. U tim emisijama iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu uzimaju se u obzir emisije ekvivalenta ugljikova dioksida (CO_2eq) iz proizvodnje, prijevoza, distribucije i upotrebe energije u zrakoplovu, među ostalim tijekom izgaranja, kako bi ostale u skladu s pravom Unije, posebno s Uredbom (EU) 2023/2405, ali i s Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]). Stoga pri procjeni emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu treba uzeti u obzir zbroj sljedećih plinova: ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4) i dušikova oksida (N_2O). Emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu trebale bi se izračunavati u skladu s točkom C Priloga V. Direktivi (EU) 2018/2001 i, ako je primjenjivo, drugim relevantnim pravom Unije i međunarodnim standardima te podacima i metodologijama koji odražavaju najnovija znanstvena saznanja razvijena u skladu s okvirom Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO).

(8) Uzimajući u obzir da su informacije o potrošnji i emisijama iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu vrlo važne za točnu procjenu emisija iz letova, ovom bi se Uredbom trebali utvrditi uvjeti pod kojima operatori zrakoplova trebaju izvješćivati Agenciju o tim informacijama. Obvezu izvješćivanja trebalo bi svesti na najmanju moguću mjeru, posebno za male i srednje operatore zrakoplova, kako ih se ne bi odvratilo od upotrebe oznake za emisije iz letova. Stoga bi operatori zrakoplova upotrebom digitalnih alata za izvješćivanje koje je razvila Agencija i, prema potrebi, korištenjem informacija koje su već dostavljene u druge svrhe trebali moći jednostavno i neometano dostavljati podatke Agenciji. Kako bi mogla izraditi pouzdane procjene, Agencija bi trebala imati pristup svim potrebnim informacijama o količinama zrakoplovnih goriva koje svaki operator zrakoplova puni u svakoj zračnoj luci, količinama koje opskrbljivači zrakoplovnim gorivom isporučuju operatorima zrakoplova u svakoj zračnoj luci i njihovim emisijama iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu.

(9) Metodologija za procjenu emisija iz letova utvrđena u ovoj Uredbi trebala bi biti u skladu s razvojem relevantnog prava Unije i međunarodnih standarda, podataka i metodologija te znanstvenim razvojem, posebno u pogledu korištenja zadanih vrijednosti. Za potrebe ove Uredbe polazna vrijednost intenziteta emisija za konvencionalna zrakoplovna goriva trebala bi biti 89 g CO_2eq/MJ, što je referentna vrijednost za zrakoplovna goriva razvijena na temelju okvira ICAO-a dok se pravom Unije ne definira usporedno fosilno gorivo specifično za zrakoplovstvo. Masa po putniku, uključujući putničku prtljagu, trebala bi iznositi 100 kg, a energetski sadržaj zrakoplovnih goriva trebao bi biti u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001 i primjenjivim međunarodnim normama i metodologijama.

(10) Za potrebe ove Uredbe okolišna učinkovitost ograničena je na emisije stakleničkih plinova iz zrakoplovnih goriva koja upotrebljavaju operatori zrakoplova, operativnu učinkovitost letova i flotu operatora zrakoplova te utjecaj zračnog prometa na potrošnju zrakoplovnih goriva. Ovom Uredbom stoga nisu obuhvaćeni drugi učinci na okoliš, kao što su emisije buke i drugih tvari koje onečišćuju zrak, poput dušikovih oksida (NOx) ili lebdećih čestica (PM).

([2]) Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Metodologija za procjenu emisija iz letova temelji se na prosječnoj prethodnoj potrošnji zrakoplovnih goriva i obnovi flote, a optimizirano planiranje ruta može imati nezanemariv učinak na smanjenje potrošnje zrakoplovnih goriva, a time i na smanjenje emisija iz letova. Ta bi se dva čimbenika trebala automatski odražavati u metodologiji za procjenu emisija iz letova kako bi se olakšao prijelaz na učinkovitije zrakoplove i optimizirano planiranje ruta. Stoga bi metodologija utvrđena u ovoj Uredbi za procjenu emisija iz letova koju provodi Agencija trebala potaknuti obnovu flote i optimizirano planiranje ruta. Metodologija utvrđena u ovoj Uredbi trebala bi biti dovoljno pouzdana kako bi se uzele u obzir tehnološke promjene i operativni napredak.

(12) Ako se operativni uvjeti budućih redovnih letova podudaraju s postojećim letovima na toj ruti, procjene koje se u skladu s ovom Uredbom temelje na toj istoj ruti znatno su pouzdanije procjene okolišne učinkovitosti tih redovnih letova. Za potrebe ove Uredbe operativni uvjeti odnose se na vrstu zrakoplova, vrstu zrakoplovnog goriva, prosječan broj putnika i masu prevezenog tereta. Međutim, ako operator zrakoplova promijeni operativne uvjete leta ili obavlja nove letove, procijenjenu potrošnju zrakoplovnih goriva i okolišnu učinkovitost zrakoplovnih goriva trebalo bi procijeniti na temelju najnovijih dostupnih znanstvenih metoda i dokaza. Takve procjene trebale bi biti točne i temeljiti se na pristupu koji je u skladu s načelom opreznosti. Stoga bi ovom Uredbom trebalo utvrditi metodologiju za procjenu emisija iz letova za oba slučaja, odnosno za letove za koje su dostupne sve potrebne informacije o prošlim operacijama operatora zrakoplova i koje se smatraju pouzdanim izvorom za procjene tih operacija, kao i za letove za koje te informacije nisu dostupne.

(13) Raspored budućih letova trebao bi se podijeliti s Agencijom, uzimajući u obzir povjerljivost, kako bi ona što točnije usporedila operativne uvjete i procijenila emisije iz letova. Osim toga, operatori zrakoplova trebali bi nastojati Agenciji dostaviti sve druge informacije koje bi mogle omogućiti najtočniju procjenu emisija iz letova.

(14) Prije nego što se informacije dostave Agenciji, posebno u pogledu potrošnje zrakoplovnog goriva po letu i emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu napunjenih u određenoj zračnoj luci, treba ih provjeriti neovisni verifikator. Ta neovisna provjera trebala bi se provoditi na temelju načela i smjernica relevantnog prava Unije i primjenjivih međunarodnih normi i metodologija. Pri provjeri bi trebalo uzeti u obzir i trenutačna međunarodna kretanja, posebno kako bi se osiguralo da se odredbe ove Uredbe prema potrebi mogu primjenjivati i na letove koji lete u Uniju.

(15) Ovom bi se Uredbom trebala utvrditi pravila o razdoblju valjanosti oznaka koje izdaje Agencija, kao i uvjeti za uključivanje razdoblja valjanosti u izdavanje tih oznaka operatorima zrakoplova te uvjeti pod kojima operatori zrakoplova kupcima trebaju jasno prikazati informacije o toj valjanosti.

(16) Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi uvjeti za prikaz oznaka koje izdaje Agencija. U vrijeme digitalizacije, posebno u zračnom prijevozu, kupci na internetu mogu pristupiti mnogo širem rasponu informacija o uslugama zračnog prijevoza koje nude konkurentni operatori zrakoplova. Stoga je neophodno osigurati da se oznake koje je Agencija izdala operatoru zrakoplova prikažu na svim prodajnim mjestima u njegovu vlasništvu u skladu s predlošcima utvrđenima u ovoj Uredbi. Operatori zrakoplova trebali bi osigurati i da se oznake koje je izdala Agencija prikažu na svim prodajnim mjestima s kojima su u ugovornom odnosu. Također bi trebali uložiti razuman trud kako bi osigurali da se oznake koje je izdala Agencija prikažu i na prodajnim mjestima s kojima operatori zrakoplova ne surađuju. U suprotnom bi se moglo ugroziti povjerenje ljudi u oznaku i trud operatora zrakoplova da upotrebljavaju zrakoplovna goriva s nižim emisijama iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu.

(17) Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi uvjeti pod kojima operatori zrakoplova mogu prikazivati oznake koje je izdala Agencija i osigurati da su emisije iz letova lako prepoznatljive. Njome bi se trebale utvrditi specifikacije dizajna i predlošci za prikaz emisija iz letova koje svi operatori zrakoplova trebaju prikazati na usklađen i prepoznatljiv način.

(18) Elementi dizajna trebali bi uključivati logotip koji dokazuje da je Agencija u ime Europske unije procijenila emisije iz letova u skladu s ovom Uredbom. Taj usklađeni logotip trebao bi osigurati prepoznavanje i povjerenje u procjenu emisija iz letova u skladu s ovom Uredbom. Trebao bi služiti i za to da se ova Uredba predstavi na globalnoj razini i izbjegne zabuna s drugim zakonodavstvom Unije i postojećim inicijativama za održivost, kao što su oznake izdane u skladu s Uredbom (EU) 2017/1369 Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) i delegiranim uredbama donesenima na temelju nje. Kako bi se poboljšala komunikacija i informirala javnost, ovom bi se Uredbom trebala utvrditi i posebna terminologija za jasno upućivanje na svaki od elemenata koji čine oznaku za emisije iz letova. To uključuje, na primjer, kombinaciju emisija iz letova, logotipa i drugih aspekata koji bi trebali biti ključni elementi oznake. Stoga bi se ovom Uredbom trebao utvrditi dizajn jednostavnog i jasnog logotipa oznake koji uvijek mora biti prikazan uz emisije iz letova i uključivati zastavu Unije. Uvjeti za prikaz oznaka utvrđeni u ovoj Uredbi trebali bi osigurati da oznake budu lako dostupne i razumljive te kupcima omogućiti da lako usporede okolišnu učinkovitost letova koje obavljaju različiti operatori zrakoplova na istoj ruti. Ovom bi se Uredbom trebao osigurati dosljedan i točan prikaz podataka o emisijama kako bi se osigurala usporedivost i pošteno tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu prijevoza, posebno kad su usluge zračnog prijevoza dio multimodalnih prijevoznih lanaca ili kad se natječu s drugim vrstama prijevoza. U tu bi svrhu ova Uredba trebala biti u skladu s primjenjivim zakonodavstvom o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza.

(19) Uvjete za prikaz oznaka trebalo bi podijeliti na primarni i sekundarni prikaz. Prikazivanjem oznaka moglo bi se bolje informirati kupce o procijenjenim emisijama iz letova i trudu operatora zrakoplova da smanje ekološki otisak usluga zračnog prijevoza koje nude. Primarni prikaz, koji bi uvijek u lako razumljivom obliku trebao uključivati osnovne elemente određenog leta tijekom cijelog postupka pretraživanja i kupnje leta, ne bi trebao zahtijevati nikakvu interakciju s kupcem. Trebao bi uključivati i potrebne elemente kako bi kupac mogao usporediti učinkovitost određenog operatora zrakoplova s drugim konkurentnim operatorima zrakoplova na istoj ruti. Svrha takve usporedbe trebala bi biti da se kupcima olakša razumijevanje relevantnih informacija o okolišu i da se dodatno potakne trud operatora zrakoplova da poboljšaju svoju okolišnu učinkovitost. Sekundarni prikaz, koji bi trebao zahtijevati interakciju s kupcima radi vidljivosti, trebao bi sadržavati više pojedinosti i objašnjenja o načinu procjene emisija iz letova, uključujući, na primjer, prosječnu okolišnu učinkovitost zrakoplovnih goriva koja koristi operator zrakoplova.

(20) Za izgradnju povjerenja među kupcima ključno je osigurati da operatori zrakoplova prikazuju samo valjane oznake. Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi uvjeti pod kojima Agencija provjerava da operatori zrakoplova ispravno primjenjuju i prikazuju oznake u skladu s relevantnim pravom Unije i primjenjivim međunarodnim standardima i metodologijama. Operatori zrakoplova ne bi smjeli prikazivati opozvane i istekle oznake. Uredbom bi se trebali utvrditi i uvjeti pod kojima Agencija preispituje točnost i istinitost informacija koje operatori zrakoplova dostavljaju u vezi sa svojim operacijama. Stoga je primjereno da se ovom Uredbom, zajedno s primjenjivim provedbenim pravilima i ovlastima Agencije, utvrde uvjeti za preispitivanje oznaka i postupak u skladu s kojim Agencija može opozvati nevažeće oznake ili naložiti operatorima zrakoplova da na odgovarajući način prilagode prikaz svojih oznaka.

(21) Agencija bi trebala izraditi i održavati internetske stranice o emisijama iz letova koje operatorima zrakoplova i javnosti omogućuju jednostavan pristup informacijama o programu. To je potrebno i kako bi program postao privlačniji operatorima zrakoplova.

([3]) Uredba (EU) 2017/1369 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2017. o utvrđivanju okvira za označivanje energetske učinkovitosti i o stavljanju izvan snage Direktive 2010/30/EU (SL L 198, 28.7.2017., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Kako bi se olakšalo uvođenje oznake za emisije iz letova u Uniji, od datuma stupanja na snagu ove Uredbe do 1. siječnja 2028. Agencija bi trebala izdavati oznake samo za usluge zračnog prijevoza putnika ili mješovitog prijevoza putnika i tereta, ali ne i za usluge isključivo zračnog prijevoza tereta. Usluge zračnog prijevoza putnika i tereta međusobno se razlikuju u načinu organizacije operacija, a posebno u odnosima s krajnjim kupcima. Ovom se Uredbom prednost daje izdavanju oznaka operatorima zrakoplova koji pružaju usluge zračnog prijevoza putnika kako bi se sudionicima na tržištu dalo dovoljno vremena da se upoznaju s tom oznakom. Oznake bi tek od 1. siječnja 2028. trebale obuhvaćati sve vrste usluga zračnog prijevoza.

(23) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora RefuelEU Aviation,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju detaljne odredbe kako bi se osigurala ujednačena provedba i usklađenost s pravilima o programu dodjele oznake za okoliš utvrđenima u članku 14. Uredbe (EU) 2023/2405, odnosno:

(a) standardizirana i znanstveno utemeljena metodologija za izračun emisija iz letova, uključujući metodologiju za procjene, na temelju najboljih dostupnih znanstvenih podataka;

(b) postupak prema kojem operatori zrakoplova Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) trebaju dostaviti relevantne informacije za procjenu emisija iz letova i izdavanje odgovarajućih oznaka;

(c) trajanje razdoblja valjanosti oznaka koje je izdala Agencija;

(d) uvjeti i postupci na temelju kojih Agencija preispituje, opoziva i izdaje nove oznake;

(e) predlošci za prikaz oznaka;

(f) pravila za osiguravanje jednostavnog pristupa svim izdanim oznakama u strojno čitljivom formatu;

(g) mogućnost i uvjeti pod kojima operatori zrakoplova mogu prikazivati druge informacije o okolišnoj učinkovitosti izvan područja primjene ove Uredbe.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „emisije iz letova” znači procijenjene emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu za let koji obavlja operator zrakoplova, a sastoje se od emisija iz kabine i tereta, izmjereno u tonama ekvivalenta ugljikova dioksida;

2. „emisije iz kabine” znači udio emisija iz leta koji se pripisuje kabini, izmjereno u tonama ekvivalenta ugljikova dioksida;

3. „emisije iz tereta” znači udio emisija iz leta koji se pripisuje teretu, izmjereno u tonama ekvivalenta ugljikova dioksida;

4. „emisije iz kabine po putniku” znači kvocijent emisija iz kabine i prosječnog broja putnika na letovima u prethodnom odgovarajućem planskom razdoblju, izmjereno u kilogramima ekvivalenta ugljikova dioksida po putniku;

5. „emisije iz tereta po toni” znači kvocijent emisija iz tereta i prosječne mase tereta prevezenog zrakoplovom u prethodnom odgovarajućem planskom razdoblju, izmjereno u kilogramima ekvivalenta ugljikova dioksida po toni tereta;

6. „emisije iz kabine po putničkom kilometru” znači kvocijent procijenjenih emisija iz kabine po putniku i udaljenosti na ruti, izmjereno u gramima ekvivalenta ugljikova dioksida po putničkom kilometru;

7. „emisije iz tereta po tonskom kilometru” znači kvocijent procijenjenih emisija iz tereta po toni i udaljenosti na ruti, izmjereno u gramima ekvivalenta ugljikova dioksida po tonskom kilometru;

8. „oznaka” znači grafički dijagram, u tiskanom ili elektroničkom obliku, koji kombinira logotip oznake i informacije utvrđene u Prilogu III.;

9. „logotip oznake” znači slika definirana u točki 1. Priloga III. ovoj Uredbi koja označava da su emisije iz leta provjerene;

10. „istekle oznake” znači oznake čije je razdoblje valjanosti isteklo;

11. „digitalni alat za izvješćivanje” znači digitalna platforma za izvješćivanje o podacima i distribuciju oznaka koju razvija i kojom upravlja Agencija kao jedinstvena kontaktna točka s operatorima zrakoplova;

12. „zrakoplov” znači zrakoplov kako je definiran u članku 3. točki 28. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća ([4]);

13. „svjedodžba zračnog prijevoznika” znači svjedodžba o sposobnosti (AOC) kako je definirana u članku 2. točki 8. Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ([5]);

14. „zračna luka” znači zračna luka kako je definirana u članku 2. točki 1. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([6]);

15. „sjedalo” znači sjedalo ugrađeno u zrakoplov na kojem putnik može sjediti tijekom putovanja;

16. „putnik” („pax”) znači osoba koja pri polasku zrakoplova zauzima sjedalo u kabini zrakoplova i putuje zrakoplovom u svrhu dolaska na određeno odredište;

17. „prostor za sjedenje” znači prostor određen za svako sjedalo za svakog putnika i svaki razred kabine, izmjereno u kvadratnim metrima;

18. „razred kabine” znači specifična usluga i smještaj putnika koji se odlikuje određenom konfiguracijom sjedala u kabini, sadržajima i cjenovnim strukturama;

19. „plansko razdoblje” znači plansko razdoblje kako je definirano u članku 2. točki (d) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 ([7]);

20. „ukupna količina zrakoplovnog goriva” znači količina zrakoplovnog goriva koju zrakoplov potroši tijekom leta, od početnog kretanja s parkirnog mjesta u polaznoj zračnoj luci do potpunog zaustavljanja na parkirnom mjestu u dolaznoj zračnoj luci, izmjereno u tonama;

21. „vrijeme leta” znači ukupno vrijeme koje je proteklo od početnog kretanja zrakoplova s parkirnog mjesta u polaznoj zračnoj luci do potpunog zaustavljanja na parkirnom mjestu u dolaznoj zračnoj luci, izmjereno u minutama;

([4]) Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22. „emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu” znači emisije ekvivalenta ugljikova dioksida iz zrakoplovnih goriva koje uključuju emisije ekvivalenta ugljikova dioksida iz proizvodnje, prijevoza, distribucije i korištenja energije u zrakoplovu, među ostalim tijekom izgaranja, i koje predstavljaju zbroj emisija ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4) i dušikova oksida (N_2O), izračunane u skladu s točkom C Priloga V. Direktivi (EU) 2018/2001 i, ako je primjenjivo, drugim relevantnim pravom Unije i međunarodnim standardima te podacima i metodologijama koji odražavaju najnovija znanstvena dostignuća razvijena na temelju okvira ICAO-a, izmjereno u gramima ekvivalenta ugljikova dioksida po megadžulu;

23. „ekvivalent ugljikova dioksida” („CO_2eq”) znači mjerna jedinica kojom se sila zračenja stakleničkog plina uspoređuje sa silom zračenja ugljikova dioksida (CO_2);

24. „sustav za stakleničke plinove iz zrakoplovnih goriva” znači sustav koji operatorima zrakoplova dodjeljuje povlastice za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovnih goriva;

25. „teret” znači roba, materijali i paketi, osim putničke prtljage, koji se prevoze u zrakoplovu, izmjereno u tonama;

26. „prodajno mjesto” znači fizička lokacija ili usluga internetske platforme koja je u vlasništvu operatora zrakoplova ili nudi letove operatora zrakoplova i na kojoj operator zrakoplova ili bilo koja osoba ovlaštena za zastupanje tog operatora zrakoplova pohranjuje i objavljuje informacije o letovima tog operatora zrakoplova za potrebe kupnje ili usporedbe.

Članak 3.

Zahtjev za dobivanje oznaka koje izdaje Agencija

1. Do 1. veljače svake godine operator zrakoplova koji traži izdavanje oznaka za svoje letove podnosi zahtjev Agenciji putem namjenskog modula digitalnog alata za izvješćivanje. Operator zrakoplova u tu svrhu navodi opseg letova koje treba obuhvatiti u skladu s člankom 14. stavkom 2. Uredbe (EU) 2023/2405. Agencija na temelju zahtjeva surađuje s operatorom zrakoplova.

2. Do 1. svibnja svake godine operatori zrakoplova iz stavka 1. putem namjenskog modula digitalnog alata za izvješćivanje dostavljaju informacije navedene u stavcima 3. i 4. o svojim redovnim letovima i operacijama provedenima u prethodnoj kalendarskoj godini.

3. Operator zrakoplova za dva predstojeća planska razdoblja dostavlja sljedeće informacije o svojim redovnim letovima:

(a) rute, s upućivanjem na polaznu i dolaznu zračnu luku, definirane kodovima Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) i Međunarodne udruge zračnih prijevoznika (IATA);

(b) tipovi zrakoplova koji će se upotrebljavati, uključujući kapacitet sjedala po razredu kabine i njihove kodove ICAO-a i IATA-e;

(c) procijenjeni broj letova na svakoj ruti, popraćeno detaljnim obrazloženjem procjene;

(d) plansko razdoblje ili razdoblja operacija;

(e) na dobrovoljnoj osnovi, za nove redovne letove ili kad se operativni uvjeti znatno razlikuju od prošlih operacija, sljedeće informacije popraćene detaljnim obrazloženjem:

   i. procijenjena ukupna količina zrakoplovnog goriva;

   ii. procijenjeni broj putnika po razredu kabine;

   iii. procijenjena količina tereta.

4. Operator zrakoplova dostavlja sljedeće informacije o operacijama provedenima u prethodnoj kalendarskoj godini:

(a) za svaki korišteni zrakoplov:

   i. tip zrakoplova definiran odgovarajućim kodovima ICAO-a i IATA-e;

   ii. broj raspoloživih sjedala prema razredu kabine za svaku konfiguraciju kabine;

iii. ako je dostupno, prostor za sjedenje po razredu kabine;

(b) za svaki let na određenoj ruti:

i. tip zrakoplova definiran odgovarajućim kodovima ICAO-a i IATA-e;

ii. ruta, s upućivanjem na polaznu i dolaznu zračnu luku, definirane odgovarajućim kodovima ICAO-a i IATA-e;

iii. broj letova obavljen pod istim operativnim uvjetima;

iv. broj putnika i sjedala po razredu kabine;

v. količina tereta;

vi. ukupna količina zrakoplovnog goriva;

vii. vrijeme leta;

viii. mjesec i godina operacije;

(c) za svaku seriju zrakoplovnih goriva napunjenih u određenoj polaznoj zračnoj luci, kupljenih od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom i za koja su zatražene povlastice i dobrovoljno za sve druge serije zrakoplovnih goriva:

i. količina u tonama, serijski broj i identifikacija opskrbljivača zrakoplovnim gorivom;

ii. zračna luka, definirana odgovarajućim kodovima ICAO-a i IATA-e, te dokaz o kupnji i isporuci u tu zračnu luku;

iii. emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu, u gramima ekvivalenta ugljikova dioksida po megadžulu (g CO_2 eq/MJ);

iv. ako je primjenjivo, izjava o sustavu za stakleničke plinove iz zrakoplovnih goriva za koje su zatražene povlastice, upućivanje na pravni instrument prema kojem su zatražene povlastice i identifikacija tijela kojem je zahtjev podnesen.

5. Agencija upotrebljava informacije iz stavaka 3. i 4. u svrhu obrade zahtjeva i izdavanja oznaka i pritom vodi računa o povjerljivosti.

6. Agencija uzima u obzir i informacije koje dostavljaju operatori zrakoplova i opskrbljivači zrakoplovnim gorivom u skladu s člancima 8. i 10. Uredbe (EU) 2023/2405.

7. Agencija može zahtijevati od operatora zrakoplova da dostavi sve dodatne informacije potrebne za procjenu emisija iz letova i izdavanje oznaka.

8. Prije nego što operator zrakoplova Agenciji dostavi informacije iz stavaka 4. i 6., te informacije provjerava neovisni verifikator naveden u izvješću operatora zrakoplova. Provjera se provodi u skladu sa zahtjevima iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EU) 2023/2405. Operator zrakoplova verifikatoru dostavlja sve relevantne popratne dokumente kako bi mu se olakšao postupak provjere informacija iz stavaka 4. i 6.

Osim toga, informacije iz stavka 4. točke (c) koje se odnose na emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu provjerava jedno od certifikacijskih tijela utvrđenih u okviru Direktive (EU) 2018/2001 ili Programa za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA).

Članak 4.

Dodjeljivanje oznaka letovima operatora zrakoplova

1. Ako Agencija utvrdi da su informacije koje je dostavio operator zrakoplova u skladu s člankom 3. potpune i precizne, ona do 30. lipnja svake godine:

(a) procjenjuje emisije iz letova za svaki let ili skup letova u skladu s člankom 5.;

(b) izrađuje i dodjeljuje oznake redovnim letovima, pri čemu se odvajaju oznake za svako od dva predstojeća planska razdoblja, u skladu s razdobljem valjanosti iz stavka 2.;

(c) operatorima zrakoplova distribuira oznake u strojno čitljivom formatu i obavješćuje ih o roku za prikazivanje i razdoblju valjanosti oznaka putem namjenskog modula digitalnog alata za izvješćivanje i pomoću predložaka utvrđenih u Prilogu III.

2. Razdoblje valjanosti oznaka koje izdaje Agencija odgovara sljedećem:

(a) za zimsko plansko razdoblje operatora zrakoplova razdoblje valjanosti traje od trenutka izdavanja oznake do kraja zimskog planskog razdoblja, u skladu s vremenskim okvirom utvrđenim u Prilogu I.;

(b) za ljetno plansko razdoblje operatora zrakoplova razdoblje valjanosti traje od pet mjeseci prije početka tog ljetnog planskog razdoblja do njegova kraja, u skladu s vremenskim okvirom utvrđenim u Prilogu I.

3. Ako Agencija utvrdi da operator zrakoplova nije dostavio sve informacije potrebne za izdavanje oznaka u skladu s člankom 3. ili ako ima opravdane razloge smatrati da dostavljene informacije nisu potpune ili točne, od operatora zrakoplova zahtijeva da ispravi dostavljene informacije ili dostavi dodatne informacije.

4. Ako Agencija nakon podnošenja zahtjeva iz prethodnog stavka utvrdi da informacije koje je dostavio operator zrakoplova nisu u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u članku 3. ili da se istinitost ili točnost tih informacija ne može provjeriti, odbija izdati oznake nakon što operatoru zrakoplova omogući da se očituje. Agencija o tome obavješćuje dotičnog operatora zrakoplova.

5. Ako informacije koje je dostavio operator zrakoplova u skladu s člankom 3. treba ispraviti nakon njihova podnošenja ili provjere koju je provela Agencija ili ako više nisu valjane, operator zrakoplova o tome bez nepotrebne odgode obavješćuje Agenciju putem digitalnog alata za izvješćivanje i dostavlja ispravljene informacije uz potrebno obrazloženje. Agencija na temelju informacija i obrazloženja koje dostavi operator zrakoplova može retroaktivno ažurirati emisije iz letova i izdati nove oznake za dotične letove ili skup letova.

Članak 5.

Procjena emisija iz letova

1. Agencija procjenjuje emisije iz letova za svaki let ili skup letova koje izvodi operator zrakoplova pod istim uvjetima primjenom metodologije utvrđene u Prilogu II. ovoj Uredbi tako što:

(a) izračunava emisije iz letova u skladu s točkom 1. Priloga II.;

(b) dodjeljuje emisije iz letova kabini i teretu u skladu s točkom 2. Priloga II.;

(c) određuje otisak i učinkovitost emisija u skladu s točkom 3. Priloga II.;

(d) dodjeljuje emisije iz kabine svakom razredu kabine u skladu s točkom 4. Priloga II.

2. Agencija pri primjeni metodologije utvrđene u Prilogu II. procjenjuje emisije iz letova za svaki let ili skup letova koje izvodi operator zrakoplova pod istim uvjetima u skladu s najboljom procjenom:

(a) očekivane potrošnje zrakoplovnih goriva potrebnih za let s polaskom iz određene zračne luke, procijenjene na temelju ponderiranog prosjeka ukupne količine zrakoplovnog goriva za sve letove na toj ruti u prethodnom odgovarajućem planskom razdoblju;

(b) očekivanih emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu za zrakoplovna goriva napunjena u određenoj polaznoj zračnoj luci, procijenjenih na temelju ponderiranog prosjeka emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu za zrakoplovna goriva napunjena u toj zračnoj luci u prethodnom odgovarajućem planskom razdoblju.

3. Ako informacije za procjenu potrošnje zrakoplovnog goriva u skladu sa stavkom 2. točkom (a) ovog članka ne postoje, nisu dovoljne, ne mogu se provjeriti ili postoje samo za znatno različite operativne uvjete, Agencija procjenjuje potrošnju zrakoplovnih goriva potrebnih za let u skladu s točkom 1. podtočkom 3. podtočkom (b) Priloga II.

4. Ako informacije za procjenu očekivanih emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu u skladu sa stavkom 2. točkom (b) ne postoje, nisu dovoljne, ne mogu se provjeriti ili postoje za znatno različite operativne uvjete, Agencija ta zrakoplovna goriva smatra konvencionalnim zrakoplovnim gorivima.

5. Odstupajući od stavka 2. točke (b), Agencija za potrebe procjene prosječnih emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu u skladu s tom točkom može dodijeliti određene serije zrakoplovnih goriva određenom letu ili skupu letova koje izvodi operator zrakoplova s polaskom iz određene polazne zračne luke ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) operator zrakoplova to je zatražio putem namjenskog modula digitalnog alata za izvješćivanje;

(b) zrakoplovna goriva operatorima zrakoplova u toj zračnoj luci za određeni let ili skup letova fizički isporučuje opskrbljivač zrakoplovnim gorivom u serijama koje se mogu fizički identificirati, uz dokaz o opskrbi, kao što je dokument o prijenosu proizvoda;

(c) let ili skup letova kojemu su dodijeljene serije utvrđuje se i definira barem prema ruti;

(d) serije zrakoplovnih goriva dodijeljene određenom letu ili skupu letova u skladu s ovim člankom oduzimaju se od ukupne procjene ponderiranog prosjeka emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu koje proizvede operator zrakoplova u toj zračnoj luci i ne upotrebljavaju se za utvrđivanje prosječne okolišne učinkovitosti zrakoplovnih goriva u toj zračnoj luci;

(e) prema potrebi, zrakoplovna goriva dodjeljuju se istom određenom letu ili podskupu letova prijavljenom u skladu s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([8]).

6. Ako operator zrakoplova nakon toga obavlja drugi let bez opskrbe zrakoplovnim gorivima između letova, Agencija razmjerno raspoređuje očekivane emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu u početnoj polaznoj zračnoj luci na sve letove koji se obavljaju u takvim okolnostima.

7. Ako operator zrakoplova Agenciji ne dostavi dovoljno informacija o emisijama iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu napunjenih u polaznoj zračnoj luci ili ako se zrakoplovna goriva ne mogu fizički pripisati određenoj polaznoj zračnoj luci, Agencija te serije zrakoplovnih goriva smatra konvencionalnim zrakoplovnim gorivima.

8. Zadane vrijednosti koje se upotrebljavaju u procjeni očekivanih emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu iz stavka 2. točke (b) objavljuju se i ažuriraju na internetskim stranicama izrađenima u skladu s člankom 8.

([8]) Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Članak 6.

Zahtjevi za prikaz oznaka za operatore zrakoplova

1. Operatori zrakoplova koji posjeduju oznake odgovorni su za način na koji se oznaka i logotip oznake upotrebljavaju, posebno u kontekstu oglašavanja, te za usklađenost sa zahtjevima ove Uredbe. Izdavanje oznaka, uključujući logotip oznake, operatoru zrakoplova ili prodajnom mjestu daje pravo da upotrebljava logotip oznake isključivo u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe.

2. Operatori zrakoplova bez nepotrebne odgode prikazuju izdane oznake na svim prodajnim mjestima u njihovu vlasništvu u skladu sa specifikacijama iz Priloga III. i sljedećim zahtjevima:

(a) najkasnije 15 dana nakon što su ih primili od Agencije u skladu s člankom 4. stavkom 1. točkom (c). Svako kašnjenje mora biti obrazloženo i o njemu se u roku od tih 15 dana obavješćuje Agencija;

(b) oznake moraju biti jasno vidljive zajedno s bitnim pojedinostima o letu, uključujući rutu, planirano vrijeme polaska i trajanje leta te cijenu, tijekom cijelog postupka elektroničke kupnje, od rezultata pretraživanja leta do završetka kupnje, te u elektroničkoj potvrdi o kupnji i pri dostavi te potvrde;

(c) oznake se prikazuju u svim vizualnim oglasima i tehničkim promidžbenim materijalima tih letova, među ostalim na internetu, u digitalnim aplikacijama i u fizičkom obliku, bez obzira na zemljopisnu lokaciju takvog oglašavanja ili promidžbe;

3. Operatori zrakoplova mogu prikazati oznake na ukrcajnim propusnicama za one letove za koje su oznake izdane.

4. Operatori zrakoplova tijekom odgovarajućih razdoblja valjanosti iz članka 4. stavka 2. neprekidno prikazuju oznake koje su im izdane.

5. Kako bi se osiguralo da se oznake prikazuju jasno i ispravno, operatori zrakoplova:

(a) ne pružaju niti prikazuju kupcima oznake, znakove, simbole ili bilo koji drugi jednakovrijedan oblik ili natpise koji oponašaju oznake izdane na temelju ove Uredbe i koji nisu u skladu sa zahtjevima ove Uredbe;

(b) ne pružaju niti prikazuju kupcima emisije iz letova koje su jednakovrijedne ili slične onima koje su uključene u oznake predviđene ovom Uredbom ili koje oponašaju emisije iz letova procijenjene u skladu s ovom Uredbom ili koje mogu oponašati ili replicirati informacije ili mjerne jedinice iz članka 14. stavka 3. Uredbe (EU) 2023/2405 za letove ili skupove letova za koje nisu zatražene oznake na temelju ove Uredbe i za sve druge aktivnosti koje nisu povezane s područjem primjene ove Uredbe;

(c) ne uključuju nikakve informacije povezane s kupnjom određene vrste zrakoplovnog goriva koje bi kupcima mogle dati pogrešan dojam da će se određeni let izvesti s određenom vrstom zrakoplovnog goriva, osim ako operator zrakoplova može dokazati fizičku prisutnost te vrste zrakoplovnog goriva na tom letu u količini i karakteristikama koji su priopćeni potrošačima.

6. Ako su letovi operatora zrakoplova ponuđeni ili dostupni na prodajnim mjestima s kojima ima ugovorni odnos, operator zrakoplova osigurava sljedeće:

(a) oznake se prikazuju bez nepotrebne odgode, a najkasnije u roku od 30 dana od njihova primitka od Agencije u skladu s člankom 4. stavkom 1. točkom (c). Svako kašnjenje mora biti obrazloženo i o njemu se u roku od tih 30 dana obavješćuje Agencija;

(b) prodajna mjesta ne odbijaju prikaz oznaka i ne izračunavaju ponovno emisije iz letova koje je Agencija procijenila za te operatore zrakoplova, ni u svrhu usporedbe ni kupnje.

7. Operatori zrakoplova ulažu razuman trud kako bi osigurali da prodajna mjesta s kojima ne surađuju, ali na kojima su ponuđeni njihovi letovi, također bez nepotrebne odgode ispunjavaju zahtjeve iz prethodnog stavka.

Članak 7.

Praćenje usklađenosti

1. Agencija za svakog operatora zrakoplova kojem je izdala oznake najmanje dvaput godišnje preispituje jesu li se promijenili čimbenici na temelju kojih je izdana oznaka za svaki let ili skup letova koji se obavlja pod istim uvjetima.

2. Preispitivanje iz stavka 1. obuhvaća preispitivanje:

(a) točnosti i istinitosti informacija koje operatori zrakoplova dostavljaju u skladu s člankom 3., posebno informacija dostavljenih u skladu sa stavkom 3. tog članka;

(b) ispravnog prikaza oznaka u skladu s člankom 6. i Prilogom III. te pravodobnog prikaza oznaka u skladu s člankom 6. stavcima 2., 6. i 7.;

(c) ispunjavanja obveze operatora zrakoplova da ukloni opozvane ili istekle oznake u skladu sa stavkom 4.

3. Agencija za potrebe provedbe preispitivanja od operatora zrakoplova traži potrebne informacije, uključujući, prema potrebi, izvješća neovisnih verifikatora.

4. Ako Agencija nakon preispitivanja utvrdi da oznaka više nije primjerena ili je operator zrakoplova ne prikazuje ispravno, opoziva postojeću oznaku ili izdaje novu oznaku nakon što operatoru zrakoplova omogući da se očituje. O takvoj se odluci obavješćuje operatora zrakoplova putem digitalnog alata za izvješćivanje.

5. Agencija uzima u obzir obrazloženja operatora zrakoplova za svako kašnjenje u prikazivanju oznaka, kako je predviđeno u članku 6. stavcima 2., 6. i 7. Nakon što je operatoru zrakoplova omogućila da se očituje, Agencija s obzirom na obrazloženje donosi jednu od sljedećih odluka i o tome obavješćuje operatora zrakoplova putem digitalnog alata za izvješćivanje:

(a) opoziva sve oznake izdane operatoru zrakoplova ako obrazloženje za kašnjenje nije zadovoljavajuće;

(b) operatoru zrakoplova odobrava jednokratno izuzeće za kašnjenje i određuje novi rok.

6. Operator zrakoplova po primitku obavijesti izdane u skladu sa stavkom 4. ili stavkom 5. točkom (a) bez nepotrebne odgode prilagođava prikaz oznaka ili uklanja opozvane oznake te ih, ako je primjenjivo, zamjenjuje valjanim oznakama koje dodjeljuje Agencija. Operator zrakoplova putem digitalnog alata za izvješćivanje potvrđuje status usklađenosti s obavijestima Agencije.

7. Agencija poduzima sve potrebne mjere kako bi osigurala da operator zrakoplova poštuje njezine odluke donesene u skladu sa stavkom 4. i stavkom 5. točkom (a).

8. Operatori zrakoplova bez nepotrebne odgode uklanjaju opozvane ili istekle oznake, a da u tu svrhu nije potrebno primiti obavijest od Agencije. Operatori zrakoplova putem digitalnog alata za izvješćivanje uvijek obavješćuju Agenciju o uklanjanju ili ispravljanju oznaka.

9. Operatori zrakoplova pri provedbi preispitivanja surađuju s Agencijom i slijede njezine upute o ispravnom prikazu oznaka.

10. Operatori zrakoplova u iznimnim okolnostima mogu od Agencije zatražiti da ukine pojedinačne oznake izdane za letove ili skup letova čije su operacije obustavljene ili ako su zbog promjene operativnih uvjeta tijekom planskog razdoblja valjane oznake postale neispravne. O svojem zahtjevu obavješćuju Agenciju putem digitalnog alata za izvješćivanje.

11. Agencija obavješćuje operatore zrakoplova o svim namjenskim pravilima i postupcima utvrđenima u drugim pravnim aktima Unije kojima se osigurava djelotvorno praćenje usklađenosti s ovom Uredbom, među ostalim radi provjere točnosti i istinitosti informacija koje dostavljaju operatori zrakoplova te ispravnog prikaza oznaka.

12. Agencija obavješćuje operatore zrakoplova o svim primjenjivim pravilima i postupcima za podnošenje pritužbi protiv drugih operatora zrakoplova.

Članak 8.

Internetske stranice o emisijama iz letova

1. Agencija izrađuje i održava internetske stranice o emisijama iz letova („internetske stranice”) koje se sastoje od javnog dijela s internetskim pristupom za širu javnost i dijela koji se odnosi na usklađenost i koji je dostupan samo operatorima zrakoplova. Dio internetskih stranica koji se odnosi na usklađenost povezan je s digitalnim alatom za izvješćivanje koji je uspostavila Agencija.

2. Javni dio internetskih stranica mora ispunjavati sljedeće minimalne zahtjeve:

(a) mora biti otvoren za pristup u strojno čitljivom formatu za sve internetske usluge i bez obveze registracije kupca. Može mu se pristupiti na prodajnom mjestu na kojem su prikazane oznake i putem svih tražilica;

(b) pruža detaljne informacije o tome kako su procijenjene emisije iz letova za svaki let ili skup letova operatora zrakoplova, pri čemu na jasan, razumljiv i sažet način obavješćuje korisnika o metodi izračuna, uključujući sve pretpostavke, te objašnjava ključne pojmove i varijable, uključujući primjere i ilustracije te sve popratne informacije kako bi se olakšalo razumijevanje mjera koje je Agencija poduzela za izračun emisija iz letova, podatke upotrijebljene za takav izračun i procjene te zadane vrijednosti upotrijebljene za procjenu emisija iz letova;

(c) pruža informacije o svakoj procjeni emisija iz letova te o izdavanju i dodjeli oznaka letovima stavljenima na tržište;

(d) pruža informacije o smanjenju emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu koje proizlaze iz kupnje zrakoplovnih goriva s nižim emisijama iz zrakoplovnog goriva u životnom ciklusu koju obavlja operator zrakoplova u određenoj polaznoj zračnoj luci;

(e) sadržava funkciju pretraživanja koja kupcima omogućuje pretraživanje oznaka. Kriteriji pretraživanja su barem polazna i dolazna zračna luka te neobvezno operator zrakoplova;

(f) osigurava usporedbu oznaka na istoj ruti s referentnom vrijednošću koju će razviti Agencija na temelju uočene tipične učinkovitosti na ruti ili na usporedivim rutama. To je posebno slučaj ako nijedan operator zrakoplova nije odabran u funkciji pretraživanja iz podtočke (e), uključujući:

   i. relativnu usporedbu emisija iz letova, izraženu kao postotak;

   ii. relativnu usporedbu smanjenja emisija iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu, izraženu kao postotak;

(g) prikazuje usporedbu iz točke (f) kao popis operatora zrakoplova uzlaznim redoslijedom, pri čemu se najprije navodi operator zrakoplova s najnižim emisijama iz letova ili operator zrakoplova koji upotrebljava zrakoplovna goriva s najnižim prosječnim emisijama iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu;

(h) na temelju pretraživane rute prikazuje sljedeće informacije:

   i. rutu, mjerenu u kilometrima, definiranu polaznom i dolaznom zračnom lukom, koristeći puni naziv obiju zračnih luka i njihove kodove ICAO-a i IATA-e;

   ii. operatore zrakoplova koji prometuju na toj ruti;

   iii. prosječne emisije iz kabine po putniku svakog operatora zrakoplova koji prometuje na toj ruti;

   iv. naznaku tipa ili tipova zrakoplova koje svaki operator zrakoplova najčešće upotrebljava na toj ruti;

   v. informacije za kupce ako ruta unesena u funkciju pretraživanja nije obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe i ako za nju nisu dostupne informacije. U takvim slučajevima Agencija ukratko objašnjava kriterije koje je potrebno ispuniti kako bi se ruta uključila u funkciju pretraživanja.

3. Dio internetskih stranica koji se odnosi na usklađenost mora biti u skladu sa sljedećim tehničkim specifikacijama:

(a) pristup za svakog operatora zrakoplova ograničen je jedinstvenim vjerodajnicama za prijavu. Mora biti siguran, a operatori zrakoplova moraju moći pregledavati svoje podatke o usklađenosti i upravljati njima, uključujući zahtjeve za izvješćivanje te izradu i dodjelu oznaka i njihov status za svaku rutu;

(b) operatori zrakoplova mogu pregledavati samo vlastite informacije o usklađenosti. Operatori zrakoplova mogu pristupiti samo javnim informacijama koje se odnose na oznake drugih operatora zrakoplova.

Članak 9.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Međutim, na operatore teretnih zrakoplova obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EU) 2023/2405 primjenjuje se od 1. siječnja 2028.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 18. prosinca 2024.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I.

VREMENSKI OKVIR ZA PODNOŠENJE ZAHTJEVA I IZRADU OZNAKA

Vremenski okvir u kojem operatori zrakoplova podnose zahtjeve, a Agencija izrađuje i dodjeljuje oznake je sljedeći.

Tablica 1.

Obveza	Vremenski okvir
Operacije u kalendarskoj godini X – 1 kao osnova za informacije koje se dostavljaju Agenciji u skladu s člankom 3. stavkom 4.	Od 01.01.X – 1 do 31.12.X – 1
Operatori zrakoplova Agenciji podnose zahtjev za izdavanje oznaka u skladu s člankom 3. stavkom 1.	Do 01.02.X
Operatori zrakoplova dostavljaju informacije iz članka 3. stavaka 3. i 4. u skladu s člankom 3. stavkom 2.	Do 01.05.X
Agencija procjenjuje emisije iz letova za svaki let ili skup letova te izrađuje i dodjeljuje oznake za sve letove planirane za dva predstojeća planska razdoblja u skladu s člankom 4. stavkom 1.	Do 30.06.X
Razdoblje valjanosti oznaka za letove koji se obavljaju u zimskom planskom razdoblju u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a).	Od trenutka od kojeg je Agencija izdala oznaku u godini X do kraja zimskog planskog razdoblja za godine X do X + 1, kako je utvrđeno u rasporedu operatora zrakoplova
Razdoblje valjanosti oznaka za letove koji se obavljaju u ljetnom planskom razdoblju u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (b).	Od pet mjeseci prije početka ljetnog planskog razdoblja za godinu X + 1 do kraja tog planskog razdoblja, kako je utvrđeno u rasporedu operatora zrakoplova

PRILOG II.

METODOLOGIJA ZA PROCJENU EMISIJA IZ LETOVA

U ovom se Prilogu utvrđuju metodologija i potrebne mjere koje Agencija treba slijediti pri procjeni emisija iz letova.

1. IZRAČUN EMISIJA IZ LETOVA

1. Emisije iz letova izračunavaju se tako što se procijenjena potrošnja zrakoplovnih goriva za predmetni let pomnoži s ponderiranim prosjekom emisija u životnom ciklusu iz zrakoplovnih goriva napunjenih u polaznoj zračnoj luci. Emisije iz letova istodobno su jednake zbroju emisija iz kabine i tereta.

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

pri čemu je:

E = emisije iz leta u tonama ekvivalenta ugljikova dioksida (t CO_2eq),

E_c = emisije iz kabine u t CO_2eq,

E_f = emisije iz tereta u t CO_2eq,

E_{WTT} = udio emisija iz leta koji odgovara emisijama od izvora do spremnika u t CO_2eq,

E_{TTW} = udio emisija iz leta koji odgovara emisijama od spremnika do kotača u t CO_2eq,

V_{fuel} = potrošnja zrakoplovnih goriva tijekom leta u tonama,

EC_{fuel} = energetski sadržaj zrakoplovnih goriva u megadžulima po kilogramu (MJ/kg),

LCE_{fuel} = ponderirane prosječne emisije u životnom ciklusu iz zrakoplovnih goriva napunjenih u polaznoj zračnoj luci u gramima ekvivalenta ugljikova dioksida po megadžulu (g CO_2eq/MJ).

2. Prosječne emisije u životnom ciklusu iz zrakoplovnih goriva napunjenih u polaznoj zračnoj luci ponderirani su prosjek emisija u životnom ciklusu iz zrakoplovnog goriva za sve serije (*b*) zrakoplovnih goriva napunjenih u toj zračnoj luci, uzimajući u obzir članak 5. stavak 6.:

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

pri čemu je:

LCE_b = emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu za seriju „b” zrakoplovnih goriva u g CO_2eq/MJ. Za konvencionalna zrakoplovna goriva ta vrijednost iznosi 89 g CO_2eq/MJ,

V_b = masa serije „b” zrakoplovnih goriva u tonama.

3. Procijenjena potrošnja zrakoplovnih goriva tijekom leta izračunava se primjenom jedne od sljedećih metoda:

(a) na temelju prošlih operacija

Ako su dostupni primarni podaci za operacije iz prethodnih odgovarajućih planskih razdoblja i u skladu su s operativnim uvjetima redovnog leta, procjena potrošnje zrakoplovnih goriva izračunava se kao ponderirani prosjek prijavljene potrošnje zrakoplovnih goriva za letove (*a*) koji se obavljaju na predmetnoj ruti:

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

pri čemu je:

F_a = ukupna količina zrakoplovnog goriva za sve letove relevantne za svaku oznaku u razdoblju izvješćivanja,

N_a = ukupan broj letova relevantnih za svaku oznaku u razdoblju izvješćivanja.

(b) na temelju Breguetove jednadžbe za domet

Ako primarni podaci za redovne letove prijavljeni u skladu s člankom 3. stavkom 3. ne postoje, nisu dostatni, ne mogu se provjeriti ili postoje samo za operativne uvjete koji se znatno razlikuju od onih prijavljenih u skladu s člankom 3. stavkom 4., procijenjena potrošnja zrakoplovnih goriva izračunava se primjenom Breguetove jednadžbe za domet.

Tom se jednadžbom ukupna učinkovitost krstarenja procjenjuje na sljedeći način:

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

pri čemu je:

R = prijeđena udaljenost u kilometrima,

V = brzina zrakoplova u kilometrima na sat,

c = potrošnja zrakoplovnih goriva specifična za potisak u kilogramima po njutn-satu,

L = uzgon koji djeluje na zrakoplov u njutnima,

D = aerodinamički otpor koji djeluje na zrakoplov u njutnima,

ln = prirodni logaritam,

W_1 = masa zrakoplova na početku krstarenja u tonama,

W_2 = masa zrakoplova na kraju krstarenja u tonama.

Preokretanjem Breguetove jednadžbe za domet može se izračunati omjer početne i konačne mase zrakoplova, koji predstavlja potrošnju zrakoplovnih goriva za predmetni let:

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

U nedostatku informacija o masi zrakoplova pri slijetanju za svaki let, učinkovitosti motora i aerodinamičkoj učinkovitosti zrakoplova, ti se čimbenici ne izračunavaju izravno. Jednadžba se dodatno dorađuje regresijom faktora kako bi ih se povezalo s informacijama dostavljenima u skladu s člankom 3. stavkom 4. i barem s tipom zrakoplova. Ta dorađena jednadžba primjenjuje se za svaki zrakoplov:

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

pri čemu je:

a = masa zrakoplova pri slijetanju u zračnu luku dolaska u tonama,

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

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

i pri čemu je:

W_0 = masa praznog zrakoplova u tonama,

W_1 = masa zrakoplova nakon uspona na 3 000 stopa (ili 914,4 metra) u tonama,

W_2 = masa zrakoplova nakon uspona na razinu krstarenja, krstarenja i spusta na 3 000 stopa (ili 914,4 metra) u tonama,

W_3 = masa zrakoplova pri slijetanju u dolaznu zračnu luku u tonama.

Koeficijenti *a*, *b* i *r* određuju se regresijskom analizom kako bi se procijenjena razlika (L2-Norm) između zabilježene potrošnje zrakoplovnih goriva i procijenjene vrijednosti svela na najmanju moguću mjeru.

2. RASPODJELA EMISIJA IZ LETOVA PO KABINI I TERETU

1. Emisije iz letova pripisuju se kabini (emisije iz kabine, E_c) i teretu (emisije iz tereta, E_f) na temelju odgovarajuće raspodjele mase kabine i tereta, kako slijedi:

(a) emisije iz kabine (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

pri čemu je:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, udio korisnog tereta zrakoplova pripisan kabini,

C_w = masa koja odgovara kabini (putnicima i njihovoj prtljazi) u tonama,

F_w = masa koja odgovara teretu u zrakoplovu u tonama.

(b) emisije iz tereta (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

pri čemu je:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, udio korisnog tereta zrakoplova pripisan teretu.

(2) Ako se informacije o broju putnika ne dostavljaju jer se uvjeti redovnih letova razlikuju od uvjeta na prethodnim letovima, primjerice za nove operatore zrakoplova ili nove konfiguracije zrakoplova, procijenjeni broj putnika izračunava se na temelju sljedećih čimbenika (koji se navode na internetskim stranicama uspostavljenima u skladu s člankom 8.):

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

pri čemu je:

N = broj raspoloživih sjedala u tipu zrakoplova po razredu kabine,

L = procijenjeni faktor popunjenosti leta, izračunan uzimajući u obzir prosječni faktor popunjenosti leta operatora zrakoplova po razredu kabine, posebno na letovima i. na istoj ruti, ii. na usporedivim rutama i iii. na bilo kojoj drugoj ruti,

P_m = masa pripisana putniku, uključujući prtljagu, koja iznosi 100 kg.

3. ODREĐIVANJE OTISKA I UČINKOVITOSTI EMISIJA

1. Emisije iz letova dodijeljene kabini i teretu zatim se upotrebljavaju za određivanje otiska emisija i učinkovitosti emisija i izračunavaju se na sljedeći način:

(a) otisak i učinkovitost emisija iz kabine

Emisije iz kabine po putniku (C_{ef})

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

Emisije iz kabine po putničkom kilometru (C_{ef})

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

pri čemu je:

$R =$ *GCD*, domet leta utvrđen metodom udaljenosti velikog kruga (GCD) u km.

(b) otisak i učinkovitost emisija iz tereta

Emisije iz tereta po toni tereta (F_{ef})

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

Emisije iz tereta po tonskom kilometru (F_{ee})

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

4. **RASPODJELA EMISIJA IZ KABINE PO SVAKOM RAZREDU KABINE**

1. Ako korišteni zrakoplov ima više od jednog razreda kabine, emisije iz kabine dodjeljuju se svakom razredu kabine.

2. Ako operator zrakoplova prijavi prostor za sjedenje za svaku konfiguraciju svakog tipa zrakoplova, taj se prostor za sjedenje (*SA*) najprije upotrebljava za izračun primjenjivog faktora razreda kabine.

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

pri čemu je:

CCF = faktor razreda kabine koji predstavlja raspodjelu emisija iz kabine po putniku u svakom razredu kabine procijenjen na temelju prostora za sjedenje dodijeljenog najnižem razredu u zrakoplovu,

SA_c = površina poda po sjedalu u svakom razredu kabine („c”) u kvadratnim metrima,

SA_l = površina poda po sjedalu najnižeg razreda kabine („l”) u kvadratnim metrima.

3. Ako informacije iz prethodne točke nisu dostupne, CCF se procjenjuje na temelju ponderiranih prosjeka prostora za sjedenje prijavljenog u skladu s člankom 3. stavkom 4. točkom (a). Ako je to moguće, ponderirani prosjeci temelje se na posebnim podacima operatora i dijele se barem po razredu kabine.

4. Ako informacije za procjenu CCF-a nisu dovoljne, upotrebljava se zadani CCF iz tablice 1.

Tablica 1.

Izračuni CCF-a na temelju prostora za sjedenje i zadanih vrijednosti

Razred kabine (c)	CCF na temelju prostora za sjedenje	Zadani CCF	
		Široki trup (CCF_{c-w})	Uski trup (CCF_{c-n})
Ekonomski (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premium ekonomski (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Razred kabine (c)	CCF na temelju prostora za sjedenje	Zadani CCF	
		Široki trup ($CCF_{c\text{-}w}$)	Uski trup ($CCF_{c\text{-}n}$)
Poslovni (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
Prvi (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

5. Budući da emisije iz kabine obuhvaćaju sve putnike na letu bez obzira na razred kabine u kojem sjede, emisije iz kabine dodjeljuju se svakom putniku na temelju njihova odgovarajućeg faktora razreda kabine. Ta se raspodjela provodi koristeći teoretski broj putnika (LC_{eq}), pri čemu se kao zajednički ekvivalent koristi najniži razred kabine.

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

pri čemu je:

LC_{eq} = teoretski broj putnika izračunan za potrebe raspodjele emisija iz kabine po putnicima u svakom razredu kabine,

pax_c = broj putnika u svakom razredu kabine.

6. Emisije ekvivalenta putnika iz najnižeg razreda kabine zatim se dodjeljuju svakom putniku razmjerno njegovu faktoru razreda kabine:

Emisije iz razreda kabine po putniku (CC_{ef})

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

Emisije iz razreda kabine po putničkom kilometru (CC_{ei})

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

PRILOG III.

PREDLOŠCI ZA PRIKAZ OZNAKA

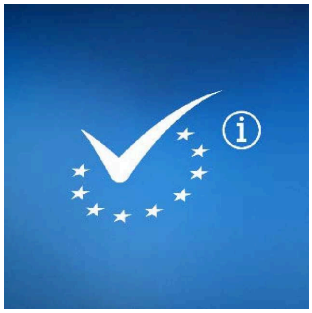
1. Logotip oznake mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

(a) Kako bi se osigurala pristupačnost i prilagođenost dizajna korisnicima, logotip mora biti prikazan na sljedeći način, ovisno o boji pozadine.

(a) Ako je moguće, upotrebljava se sljedeća glavna verzija logotipa:



(b) Na tamnoj pozadini upotrebljava se sljedeća verzija logotipa:



(c) Na svijetloj pozadini upotrebljava se sljedeći logotip samo ako glavna verzija nije dovoljno vidljiva zbog nedostatka kontrasta:



(b) Ako ima dovoljno prostora, na desnoj strani logotipa oznake dodaje se riječ „provjereno”. Mora se koristiti font „Calibri bold”, a riječ uvijek mora biti napisana na jeziku korisnika:

(a) Ako je moguće, upotrebljava se sljedeća glavna verzija logotipa:



(b) Na tamnoj pozadini upotrebljava se sljedeća verzija logotipa:



(c) Na svijetloj pozadini upotrebljava se sljedeći logotip samo ako glavna verzija nije dovoljno vidljiva zbog nedostatka kontrasta:



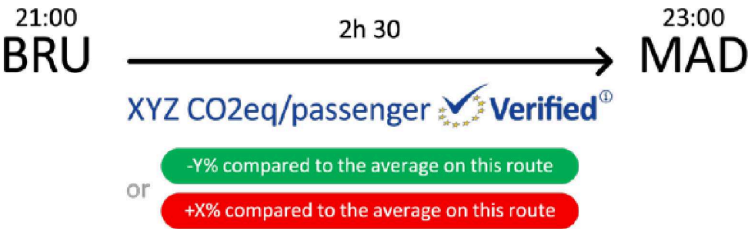
(c) Logotip oznake i popratni tekst moraju biti u sljedećim bojama:

i. plava #034EA2;

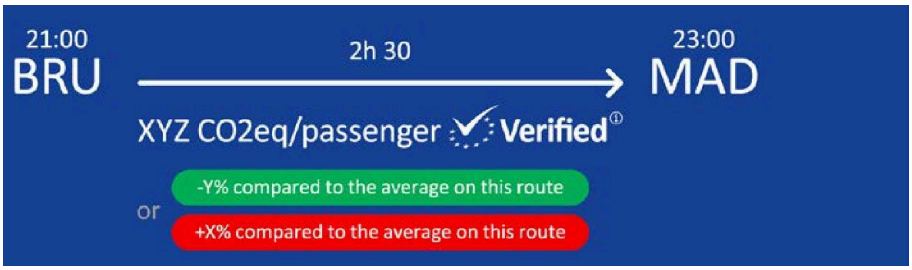
ii. žuta #FFCB04.

(d) Primarni prikaz iz točke 2. uvijek mora biti na jeziku korisnika (verzija na engleskom jeziku samo je ilustrativna) i u skladu sa sljedećim prikazom:

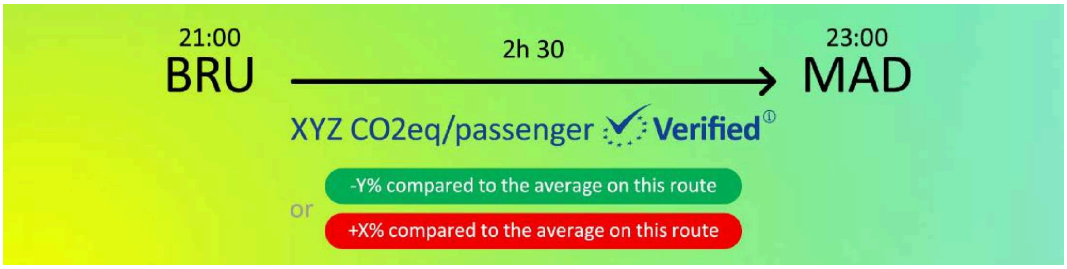
(a) kad god je moguće:



(b) na tamnoj pozadini:

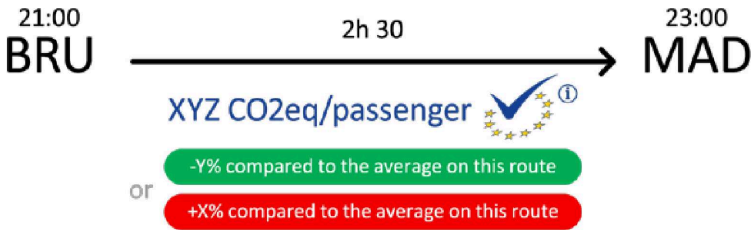


(c) na svijetloj pozadini samo ako glavna verzija nije dovoljno vidljiva zbog npr. nedostatka kontrasta:

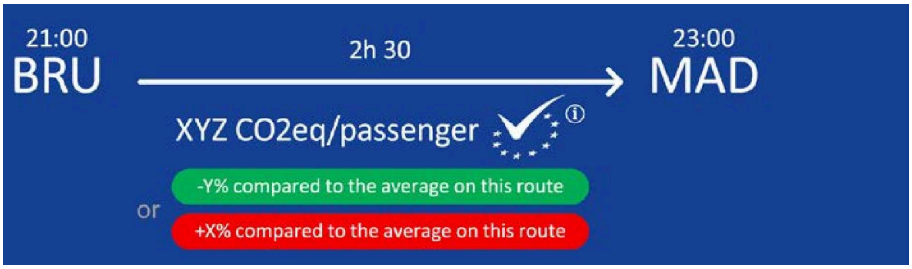


(e) Ako nema dovoljno prostora za ispunjavanje zahtjeva iz prethodnog stavka, primarni prikaz mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

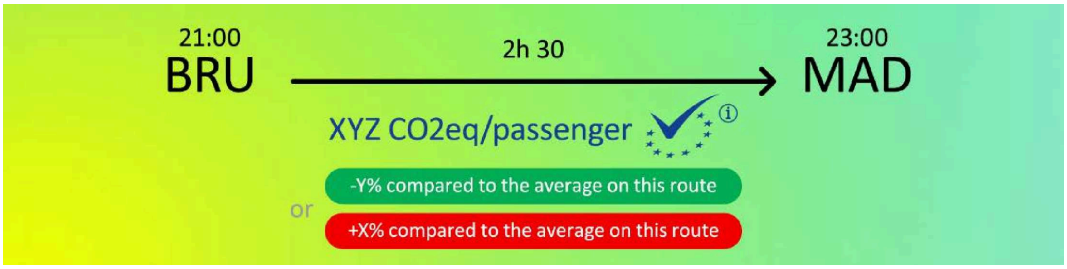
(a) kad god je moguće:



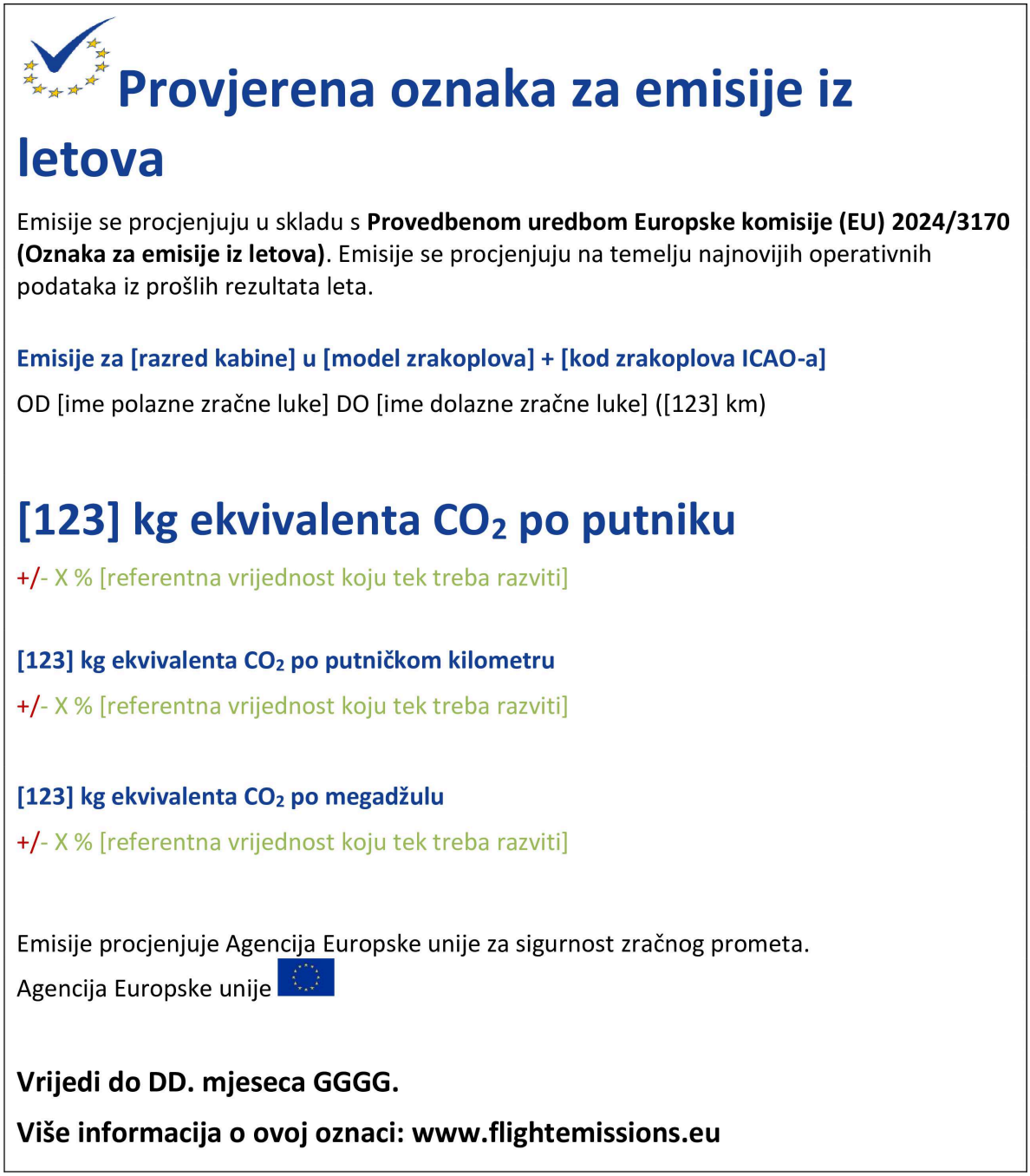
(b) na tamnoj pozadini:



(c) na svijetloj pozadini samo ako glavna verzija nije dovoljno vidljiva zbog npr. nedostatka kontrasta:



(f) Sekundarni prikaz iz točke 3. mora biti u skladu sa sljedećim izgledom i uvijek mora biti prikazan na jeziku korisnika i pojavljivati se kad se miš pomakne ili klikne na logotip ili ikonu za informacije („i”) na desnoj strani logotipa u primarnom prikazu:



(g) Oznaka se naziva „oznaka za emisije iz letova”.

2. Osim logotipa, u primarni prikaz oznake uvijek moraju biti uključene i sljedeće informacije:

(a) za putničke letove, emisije iz razreda kabine po putniku u kg ekvivalenta CO_2/pax. Za letove na kojima mala djeca do 24 mjeseca sjede na krilu odrasle osobe i vezana su sigurnosnim pojasom za djecu, pri izračunu emisija iz kabine po putniku u obzir se uzima samo odrasla osoba;

(b) za isključivo teretne letove, uzimajući u obzir članak 9., emisije iz tereta po toni u kg ekvivalenta CO_2/t;

(c) mala verzija logotipa oznake, kako je utvrđeno u točki 1. podtočki (b);

(d) relativna usporedba, izražena kao postotak, između emisija navedenih u podtočkama (a) ili (b) i referentne vrijednosti koju Agencija tek treba razviti na temelju uočene tipične učinkovitosti na ruti ili na usporedivim rutama. Zelena boja može se upotrijebiti za označavanje negativne razlike u usporedbi s prosjekom, a crvena za označavanje pozitivne razlike;

(e) ikona u obliku simbola za informacije („i”) za otvaranje sekundarnog prikaza.

3. Sljedeće dodatne informacije uključuju se u sekundarni prikaz oznake:

(a) ime operatora zrakoplova;

(b) ruta, definirana imenima polazne i dolazne zračne luke;

(c) udaljenost u kilometrima;

(d) za putničke letove, emisije iz razreda kabine po putničkom kilometru u kg ekvivalenta CO_2/putnički kilometar;

(e) za isključivo teretne letove, uzimajući u obzir članak 9., emisije iz tereta po tonskom kilometru u kg ekvivalenta CO_2/tonski kilometar;

(f) emisije iz zrakoplovnih goriva u životnom ciklusu u kg CO_2eq/MJ;

(g) relativna usporedba, izražena kao postotak, između emisija navedenih u točki 2. podtočki (a) i točki 3. podtočki (d) ili točki 2. podtočki (b) i točki 3. podtočki (e) i točki 3. podtočki (f) i referentne vrijednosti koju Agencija tek treba razviti na temelju uočene tipične učinkovitosti na ruti ili na usporedivim rutama. Zelena boja može se upotrijebiti za označavanje negativne razlike u usporedbi s prosjekom, a crvena za označavanje pozitivne razlike;

(h) razdoblje valjanosti oznake, uključujući posljednji dan njezine valjanosti;

(i) poveznica na posebnu oznaku za emisije iz letova na internetskim stranicama uspostavljenima u skladu s člankom 8., pod nazivom www.flightemissions.eu.

4. Prikaz oznake tijekom razdoblja valjanosti mora biti u skladu sa sljedećim tehničkim specifikacijama:

(a) prikazuje se u strojno čitljivom i pristupačnom obliku;

(b) informacije na primarnom prikazu oznake ne zahtijevaju interakciju putnika;

(c) vrsta fonta (Calibri) i veličina oznake moraju biti jasni i čitljivi.