REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2024/3170 DELLA COMMISSIONE

del 18 dicembre 2024

che stabilisce disposizioni dettagliate concernenti il sistema volontario di etichettatura ambientale per la stima delle prestazioni ambientali dei voli, istituito a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio (etichetta sulle emissioni di volo)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (*ReFuelEU Aviation*) ([1]), in particolare l'articolo 14, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2023/2405 istituisce un sistema volontario di etichettatura ambientale che consente di misurare le prestazioni ambientali dei voli, aperto a tutti gli operatori aerei che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

(2) Al fine di consentire ai consumatori di compiere scelte informate in merito ai voli e ad altri modi di trasporto alternativi, il presente regolamento dovrebbe stabilire una metodologia solida, affidabile, trasparente e armonizzata per stimare le emissioni di volo utilizzando dati primari, nonché norme sulla comunicazione delle emissioni di volo ai passeggeri. Poiché dalla metodologia scaturisce la stima delle emissioni di volo, il presente regolamento dovrebbe utilizzare per tale etichetta un termine che rappresenti adeguatamente la metodologia utilizzata. Per questo motivo l'etichetta dovrebbe essere denominata «etichetta sulle emissioni di volo».

(3) Gli operatori aerei che chiedono il rilascio di etichette per i propri voli dovrebbero presentare domanda all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») con sufficiente anticipo, affinché sia l'Agenzia che l'operatore aereo possano preparare la comunicazione e l'infrastruttura digitale pertinente.

(4) La metodologia per la stima delle emissioni di volo di cui al presente regolamento dovrebbe garantire i massimi livelli di trasparenza e tracciabilità delle stime e delle ipotesi sottostanti e dovrebbe rimanere sempre coerente con i futuri atti dell'Unione sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

(5) Le emissioni di volo dovrebbero essere stimate sulla base delle prestazioni medie dei voli passati in funzione delle prestazioni ambientali medie dei carburanti per l'aviazione utilizzati per operare ciascun volo e del consumo medio di carburanti per l'aviazione nel corrispondente periodo di validità degli orari precedente. Questi due fattori sono i più affidabili e solidi per una stima precisa delle emissioni di volo. A causa di possibili limitazioni tecniche per giungere a un tale livello di dettaglio in merito ai lotti esatti di carburanti per l'aviazione consumati per operare ciascun volo, il presente regolamento dovrebbe inoltre stabilire metodi solidi per giungere all'approssimazione più accurata e sicura del consumo di carburanti per l'aviazione e delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione, provando nel contempo a ridurre al minimo l'onere che grava sugli operatori aerei e sull'Agenzia. Ai fini della stima delle emissioni di un volo su una rotta per un determinato periodo di validità degli orari è opportuno tenere conto delle più recenti informazioni disponibili sul corrispondente periodo di validità degli orari precedente e il presente regolamento dovrebbe stabilire prescrizioni specifiche a tal fine. L'utilizzo delle informazioni relative all'anno civile precedente nella stima delle emissioni di volo dovrebbe consentire all'Agenzia di utilizzare informazioni già verificate da verificatori indipendenti, riducendo nel contempo al minimo gli oneri amministrativi e utilizzando le informazioni più recenti sulle prestazioni.

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

(6) Ai fini del calcolo delle emissioni di volo è essenziale disporre di stime accurate del consumo futuro di carburanti per l'aviazione e tali stime dovrebbero basarsi sui dati scientifici più recenti. Tali stime del consumo di carburanti per l'aviazione dovrebbero inoltre basarsi sui dati primari comunicati dagli operatori aerei relativi alle proprie operazioni più recenti, che dovrebbero essere quelle del corrispondente periodo di validità degli orari precedente. L'uso dei dati secondari, come i dati provenienti da modelli e stime non ricavati interamente dai dati primari, dovrebbe limitarsi a casi eccezionali in cui non sono disponibili dati primari o quando le stime basate sui dati primari non possono essere effettuate con sufficiente accuratezza. Questa situazione potrebbe verificarsi in particolare quando un operatore aereo decide di operare su nuove rotte o quando si prevede di operare a condizioni diverse i voli operati su rotte esistenti. Il presente regolamento dovrebbe garantire che i requisiti metodologici per stimare il consumo di carburanti per l'aviazione continuino a essere in linea con i dati e gli sviluppi scientifici più recenti.

(7) Le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione possono essere inferiori a quelle dei carburanti convenzionali per l'aviazione a seconda di numerosi fattori, quali la scelta delle materie prime e delle filiere di produzione per la loro produzione. Tali emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione tengono conto delle emissioni di anidride carbonica equivalente (CO_2eq) della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo di energia, anche durante la combustione, coerentemente al diritto dell'Unione, in particolare al regolamento (UE) 2023/2405, ma anche alla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]). L'insieme dei gas di cui si tiene conto nella stima delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione dovrebbe pertanto corrispondere alla somma di anidride carbonica (CO_2), metano (CH_4) e protossido di azoto (N_2O). Le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione dovrebbero essere calcolate conformemente all'allegato V, punto C, della direttiva (UE) 2018/2001 e, se del caso, ad altre normative dell'Unione e norme internazionali pertinenti, nonché a dati e metodologie che riflettano i più recenti sviluppi scientifici prodotti nel quadro dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

(8) Poiché le informazioni sul consumo e sulle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione sono molto importanti ai fini di una stima accurata delle emissioni di volo, il presente regolamento dovrebbe stabilire le condizioni per la comunicazione di tali informazioni all'Agenzia da parte degli operatori aerei. L'onere di comunicazione dovrebbe essere ridotto al minimo, in particolare per gli operatori aerei di piccole e medie dimensioni, al fine di evitare che gli operatori aerei siano scoraggiati a ottenere l'etichetta sulle emissioni di volo. Gli operatori aerei dovrebbero pertanto essere in grado di comunicare i dati all'Agenzia in modo agevole e fluido, utilizzando gli strumenti di comunicazione digitale sviluppati dall'Agenzia e, se del caso, utilizzando le informazioni già comunicate per altri scopi. Per poter elaborare stime solide, l'Agenzia dovrebbe avere accesso a tutte le informazioni necessarie sui volumi di carburanti per l'aviazione caricati da ciascun operatore aereo in ciascun aeroporto, sui volumi forniti dai fornitori di carburante per l'aviazione agli operatori aerei in ciascun aeroporto e sulle rispettive emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione.

(9) La metodologia per la stima delle emissioni di volo di cui al presente regolamento dovrebbe stare al passo con gli sviluppi del diritto dell'Unione pertinente, delle norme internazionali, dei dati e delle metodologie, nonché con gli sviluppi scientifici, in particolare per quanto riguarda l'uso di valori standard. Ai fini del presente regolamento, il valore di riferimento dell'intensità delle emissioni per i carburanti convenzionali per l'aviazione dovrebbe essere di 89 g CO_2eq/MJ, che è il valore di riferimento per i carburanti per l'aviazione sviluppati nel quadro dell'ICAO finché il diritto dell'Unione non definirà un combustibile fossile di riferimento specifico per l'aviazione. Il peso attribuito per passeggero, compreso il relativo bagaglio, dovrebbe essere di 100 kg e il contenuto energetico dei carburanti per l'aviazione dovrebbe essere conforme alla direttiva (UE) 2018/2001 e alle norme e metodologie internazionali applicabili.

(10) Ai fini del presente regolamento, le prestazioni ambientali sono limitate alle emissioni di gas a effetto serra dei carburanti per l'aviazione utilizzati dagli operatori aerei, alle prestazioni operative dei voli e della loro flotta e all'impatto del traffico aereo sul consumo di carburanti per l'aviazione. Il presente regolamento non contempla pertanto altri impatti ambientali, quali il rumore e altre emissioni di inquinanti atmosferici, come gli ossidi di azoto (NOx) o il particolato (PM).

([2]) Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) La metodologia per la stima delle emissioni di volo si basa sul consumo medio passato di carburanti per l'aviazione; il rinnovo della flotta, come pure la pianificazione ottimizzata delle rotte, possono avere un impatto non trascurabile sulla riduzione del consumo di carburanti per l'aviazione e, di conseguenza, delle emissioni dei voli. Questi due fattori dovrebbero riflettersi automaticamente nella metodologia per la stima delle emissioni di volo, al fine di agevolare la transizione verso aeromobili più efficienti e una pianificazione ottimizzata delle rotte. La metodologia stabilita nel presente regolamento, utilizzata dall'Agenzia per stimare le emissioni di volo, dovrebbe pertanto incentivare il rinnovo della flotta e una pianificazione ottimizzata delle rotte. La metodologia stabilita nel presente regolamento dovrebbe essere sufficientemente solida da poter tenere conto dei cambiamenti tecnologici e dei progressi operativi.

(12) Qualora le condizioni operative dei futuri voli di linea coincidano con i voli già operati su tale rotta, le stime effettuate a norma del presente regolamento sulla stessa rotta sono stime notevolmente più attendibili delle prestazioni ambientali di tali voli di linea. Ai fini del presente regolamento, le condizioni operative si riferiscono al tipo di aeromobile, al tipo di carburanti per l'aviazione, al numero medio di passeggeri e alla massa delle merci trasportate. Quando l'operatore aereo modifica le condizioni operative di un volo o opera nuovi voli, il consumo stimato di carburanti per l'aviazione e le prestazioni ambientali stimate dei carburanti per l'aviazione dovrebbero tuttavia essere stimati utilizzando i più recenti metodi e dati scientifici disponibili. Tali stime dovrebbero essere accurate e dovrebbero basarsi su un approccio che risponda al principio di precauzione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire la metodologia per la stima delle emissioni di volo in entrambi i casi, vale a dire per i voli per i quali tutte le informazioni necessarie sulle operazioni passate dell'operatore aereo sono disponibili e sono considerate una fonte affidabile per le stime di tali operazioni, nonché per i voli per i quali tali informazioni non sono disponibili.

(13) La programmazione dei voli futuri dovrebbe essere condivisa con l'Agenzia, con le necessarie considerazioni in materia di riservatezza, in modo che l'Agenzia confronti le condizioni operative e stimi le emissioni di volo nel modo più accurato possibile. Gli operatori aerei dovrebbero inoltre adoperarsi per fornire all'Agenzia qualsiasi altra informazione che possa agevolare la stima più accurata delle emissioni di volo.

(14) Le informazioni comunicate all'Agenzia, in particolare per quanto riguarda il consumo di carburante per l'aviazione per volo e le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati per aeroporto, dovrebbero essere verificate da un verificatore indipendente prima di essere comunicate all'Agenzia. Tale verifica indipendente dovrebbe essere effettuata sulla base dei principi e degli orientamenti del pertinente diritto dell'Unione e delle norme e metodologie internazionali applicabili. La verifica dovrebbe inoltre tenere conto degli sviluppi internazionali in corso, in particolare per garantire che anche i voli in arrivo nell'Unione possano beneficiare, se del caso, delle disposizioni del presente regolamento.

(15) Il presente regolamento dovrebbe stabilire le norme relative al periodo di validità delle etichette rilasciate dall'Agenzia e le condizioni per l'inclusione del periodo di validità nel rilascio agli operatori aerei, nonché le condizioni alle quali gli operatori aerei devono esporre chiaramente ai clienti informazioni su tale validità.

(16) Il presente regolamento dovrebbe stabilire le condizioni per l'esposizione delle etichette rilasciate dall'Agenzia. Nell'era digitale, in particolare per il trasporto aereo, i clienti possono accedere a una serie molto più ampia di informazioni online sui servizi di trasporto aereo offerti dagli operatori aerei concorrenti. È pertanto fondamentale garantire che le etichette rilasciate dall'Agenzia a un operatore aereo siano esposte in tutti i punti vendita di proprietà di tale operatore aereo secondo i modelli stabiliti nel presente regolamento. Gli operatori aerei dovrebbero inoltre garantire che tutti i punti vendita con i quali hanno un rapporto contrattuale espongano le etichette rilasciate dall'Agenzia. Gli operatori aerei dovrebbero infine compiere sforzi ragionevoli per garantire che anche i punti vendita con i quali non collaborano espongano le etichette rilasciate dall'Agenzia. In caso contrario si rischierebbe di minare la fiducia delle persone nell'etichetta e negli sforzi intrapresi dagli operatori aerei per utilizzare carburanti per l'aviazione con minori emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione.

(17) Il presente regolamento dovrebbe stabilire le condizioni alle quali gli operatori aerei possono esporre le etichette rilasciate dall'Agenzia, le quali garantiscono che le emissioni di volo siano facilmente riconoscibili. Dovrebbe inoltre stabilire le specifiche della grafica e i modelli per l'esposizione affinché tutti gli operatori aerei espongano le emissioni di volo in modo armonizzato e riconoscibile.

(18) Gli elementi grafici dovrebbero comprendere un logotipo per dimostrare che le emissioni di volo sono state stimate dall'Agenzia per conto dell'Unione europea conformemente al presente regolamento. Tale logotipo armonizzato dovrebbe essere un mezzo per garantire il riconoscimento e creare fiducia nella stima delle emissioni di volo conformemente al presente regolamento. Dovrebbe inoltre rappresentare il presente regolamento nel mondo ed evitare confusione con altre normative dell'Unione e iniziative esistenti nel settore della sostenibilità, quali le etichette rilasciate a norma del regolamento (UE) 2017/1369 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) e dei regolamenti delegati adottati a norma dello stesso. Al fine di migliorare la comunicazione e la sensibilizzazione, il presente regolamento dovrebbe inoltre stabilire la terminologia specifica per far riferimento in modo chiaro a ciascuno degli elementi che compongono l'etichetta sulle emissioni di volo. Tra questi sono compresi, ad esempio, la combinazione delle emissioni di volo, del logotipo e degli altri aspetti che dovrebbero essere gli elementi chiave che costituiscono un'etichetta. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire la progettazione grafica di un logotipo semplice e chiaro per l'etichetta, che deve essere sempre esposto insieme alle emissioni di volo e nel quale figura la bandiera dell'Unione. Le condizioni per l'esposizione delle etichette stabilite nel presente regolamento dovrebbero garantire che le etichette siano facilmente accessibili e comprensibili e dovrebbero consentire ai clienti di confrontare facilmente le prestazioni ambientali dei voli effettuati da diversi operatori aerei che volano sulla stessa rotta. Il presente regolamento dovrebbe garantire l'esposizione coerente e accurata dei dati relativi alle emissioni per garantire la comparabilità e la concorrenza leale nel mercato interno dei trasporti, in particolare quando i servizi di trasporto aereo fanno parte di catene di trasporto multimodali o quando i servizi sono in concorrenza con altri modi di trasporto. A tal fine il presente regolamento dovrebbe essere coerente con la legislazione applicabile in materia di contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

(19) Nelle condizioni relative all'esposizione delle etichette si dovrebbe distinguere tra una schermata principale e una schermata secondaria. L'esposizione delle etichette può migliorare la consapevolezza dei clienti in merito alle emissioni stimate dei voli e agli sforzi compiuti dagli operatori aerei per ridurre l'impronta ambientale dei servizi di trasporto aereo offerti. La schermata principale, che dovrebbe sempre includere, in un formato facilmente comprensibile, gli elementi chiave di un dato volo durante l'intero processo di ricerca e acquisto del volo, non dovrebbe richiedere alcuna interazione da parte del cliente. La schermata principale dovrebbe inoltre comprendere gli elementi necessari affinché il cliente possa confrontare le prestazioni di un determinato operatore aereo con quelle di altri operatori aerei concorrenti per la stessa rotta. Lo scopo di tale confronto dovrebbe essere quello di agevolare la comprensione da parte del cliente delle informazioni ambientali pertinenti, nonché di incentivare ulteriormente gli sforzi compiuti dagli operatori aerei per migliorare le proprie prestazioni ambientali. La schermata secondaria, che dovrebbe richiedere l'interazione del cliente per essere visualizzata, dovrebbe contenere maggiori dettagli e informazioni sul modo in cui sono state stimate le emissioni di volo, e comprendere, ad esempio, le prestazioni ambientali medie dei carburanti per l'aviazione utilizzati dall'operatore aereo.

(20) Garantire che gli operatori aerei espongano solo etichette valide è essenziale per creare fiducia tra i clienti. Il presente regolamento dovrebbe stabilire le condizioni affinché l'Agenzia verifichi la corretta attuazione ed esposizione delle etichette da parte degli operatori aerei conformemente al pertinente diritto dell'Unione e alle norme e metodologie internazionali applicabili. Le etichette revocate e scadute non dovrebbero essere esposte dagli operatori aerei. Il presente regolamento dovrebbe inoltre stabilire le condizioni alle quali l'Agenzia può verificare l'accuratezza e la veridicità delle informazioni comunicate dagli operatori aerei in relazione alle loro operazioni. È pertanto opportuno che il presente regolamento, unitamente alle norme e ai poteri di applicazione dell'Agenzia applicabili, stabilisca le condizioni per il riesame delle etichette, nonché la procedura con cui l'Agenzia revoca le etichette non valide o dà istruzione agli operatori aerei di adeguarne di conseguenza l'esposizione.

(21) L'Agenzia dovrebbe creare e mantenere un sito web sulle emissioni di volo che consenta sia agli operatori aerei che al pubblico di accedere facilmente alle informazioni sul sistema. Tale sito web è necessario anche per rendere il sistema più allettante per gli operatori aerei.

([3]) Regolamento (UE) 2017/1369 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2017, che istituisce un quadro per l'etichettatura energetica e che abroga la direttiva 2010/30/UE (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Per facilitare l'adozione dell'etichetta sulle emissioni di volo nell'Unione, dalla data di entrata in vigore del presente regolamento fino al 1º gennaio 2028 l'Agenzia dovrebbe rilasciare etichette solo ai servizi di trasporto aereo di passeggeri o ai voli misti passeggeri e merci, escludendo i servizi di trasporto aereo «all-cargo». I servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci presentano differenze intrinseche per quanto riguarda l'organizzazione delle proprie operazioni e, in particolare, i rapporti con i clienti finali. Il presente regolamento dà la priorità al rilascio di etichette agli operatori aerei che forniscono servizi di trasporto aereo di passeggeri in modo da concedere ai partecipanti al mercato tempo sufficiente per familiarizzarsi con l'etichetta. Le etichette dovrebbero riguardare tutti i tipi di servizi di trasporto aereo solo a partire dal 1º gennaio 2028.

(23) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato ReFuelEU Aviation,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme e il rispetto delle norme relative al sistema di etichettatura ambientale di cui all'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/2405, ovvero:

a) una metodologia standardizzata e fondata su dati scientifici per il calcolo delle emissioni di volo, compresa la metodologia per le stime, fondata sui migliori dati scientifici disponibili;

b) la procedura con cui gli operatori aerei sono tenuti a fornire all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») le informazioni pertinenti per la stima delle emissioni di volo e il rilascio delle rispettive etichette;

c) la durata del periodo di validità delle etichette rilasciate dall'Agenzia;

d) le condizioni e le procedure per il riesame e la revoca delle etichette e per il rilascio di nuove etichette da parte dell'Agenzia;

e) i modelli per l'esposizione delle etichette;

f) le norme che garantiscono un facile accesso a tutte le etichette rilasciate in formato leggibile tramite un dispositivo informatico;

g) la possibilità e le condizioni alle quali gli operatori aerei possono esporre altre informazioni sulle prestazioni ambientali che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

1) «emissioni di volo»: le emissioni stimate durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione di un volo operato da un operatore aereo, costituite dalle emissioni di cabina e dalle emissioni delle merci, misurate in tonnellate di anidride carbonica equivalente;

2) «emissioni di cabina»: la quota delle emissioni di volo attribuita alla cabina, espressa in tonnellate di anidride carbonica equivalente;

3) «emissioni delle merci»: la quota delle emissioni di volo attribuita alle merci, espressa in tonnellate di anidride carbonica equivalente;

4) «emissioni di cabina per passeggero»: il risultato della divisione delle emissioni di cabina per il numero medio di passeggeri dei voli nel corrispondente periodo di validità degli orari precedente, espresso in chilogrammi di anidride carbonica equivalente per passeggero;

5) «emissioni delle merci per tonnellata»: il risultato della divisione delle emissioni delle merci per la massa media delle merci trasportate dall'aeromobile nel corrispondente periodo di validità degli orari precedente, espresso in chilogrammi di anidride carbonica equivalente per tonnellata di merce;

6) «emissioni di cabina per passeggero-chilometro»: il risultato della divisione delle emissioni di cabina stimate per passeggero per la distanza della rotta operata, espresso in grammi di anidride carbonica equivalente per passeggero-chilometro;

7) «emissioni delle merci per tonnellata-chilometro»: il risultato della divisione delle emissioni delle merci per tonnellata stimate per la distanza della rotta operata, espresso in grammi di anidride carbonica equivalente per tonnellata-chilometro;

8) «etichetta»: la presentazione grafica, in forma cartacea o elettronica, che comprende il logotipo dell'etichetta e le informazioni di cui all'allegato III;

9) «logotipo dell'etichetta»: l'immagine di cui all'allegato III, punto 1, del presente regolamento che rappresenta la verifica delle emissioni di volo;

10) «etichette scadute»: etichette che hanno superato il loro periodo di validità;

11) «strumento di comunicazione digitale»: una piattaforma digitale sviluppata e gestita dall'Agenzia quale punto di contatto unico con gli operatori aerei per la comunicazione dei dati e la distribuzione delle etichette;

12) «aeromobile»: un aeromobile quale definito all'articolo 3, punto 28, del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]).

13) «certificato di operatore aereo» («COA»): il certificato di operatore aereo quale definito all'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]);

14) «aeroporto»: un aeroporto quale definito all'articolo 2, punto 1, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]);

15) «posto a sedere»: un sedile montato su un aeromobile sul quale un passeggero si può accomodare durante il viaggio;

16) «passeggero» («pax»): una persona che occupa un posto a sedere all'interno della cabina di un aeromobile al momento della partenza di un aeromobile e che viaggia a bordo di un aeromobile per raggiungere una destinazione specifica;

17) «superficie del posto a sedere»: la superficie assegnata a ciascun posto a sedere per ciascun passeggero e per ciascuna classe di viaggio, espressa in metri quadrati;

18) «classe di viaggio»: il servizio e le comodità distinti forniti ai passeggeri; la classe di viaggio è caratterizzata dalla configurazione specifica dei posti a sedere nella cabina, dai comfort e dalle strutture tariffarie;

19) «periodo di validità degli orari»: un periodo di validità degli orari quale definito all'articolo 2, lettera d), del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio ([7]);

20) «carburante per l'aviazione totale» (*block fuel*): la quantità di carburanti per l'aviazione consumata da un aeromobile quando opera un volo, dallo spostamento iniziale dalla piazzola di sosta all'aeroporto di partenza fino all'arresto completo sulla piazzola di sosta all'aeroporto di arrivo, espressa in tonnellate;

21) «tempo di volo» (*block time*): il tempo totale trascorso tra lo spostamento iniziale dell'aeromobile dalla piazzola di sosta all'aeroporto di partenza fino all'arresto completo sulla piazzola di sosta all'aeroporto di arrivo, espresso in minuti;

([4]) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11, ELI: https://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22) «emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione»: le emissioni dei carburanti per l'aviazione in anidride carbonica equivalente, comprendenti le emissioni in anidride carbonica equivalente derivanti dalla produzione, dal trasporto, dalla distribuzione e dall'uso a bordo di energia, anche durante la combustione; esse rappresentano la somma dell'anidride carbonica (CO_2), del metano (CH_4) e del protossido di azoto (N_2O) emessi, calcolata conformemente all'allegato V, punto C, della direttiva (UE) 2018/2001 e, se del caso, conformemente ad altri atti legislativi dell'Unione e ad altre norme internazionali pertinenti, a dati e metodologie che rispecchiano gli ultimi sviluppi scientifici, elaborati nel quadro dell'ICAO, espressa in grammi di anidride carbonica equivalente per megajoule;

23) «anidride carbonica equivalente» («CO_2eq»): l'unità di misura che esprime il forzante radiativo di un gas a effetto serra rispetto a quello dell'anidride carbonica (CO_2);

24) «sistema relativo ai gas a effetto serra per i carburanti per l'aviazione»: un sistema che concede benefici agli operatori aerei per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai carburanti per l'aviazione;

25) «merci»: beni, materiali e pacchi diversi dai bagagli dei passeggeri trasportati a bordo di un aeromobile, espressi in tonnellate;

26) «punto vendita»: un luogo fisico o un servizio di piattaforma online di proprietà di un operatore aereo o che offre i voli di un operatore aereo, in cui un operatore aereo, o qualsiasi persona autorizzata a rappresentare tale operatore aereo, memorizza e mette a disposizione del pubblico informazioni sui voli operati da tale operatore aereo a fini di acquisto o confronto.

Articolo 3

Domanda di rilascio di etichette da parte dell'Agenzia

1. L'operatore aereo che chiede il rilascio di etichette per i suoi voli presenta una domanda all'Agenzia, entro il 1º febbraio di ogni anno, attraverso l'apposito modulo dello strumento di comunicazione digitale. A tal fine l'operatore aereo indica i voli da coprire, conformemente all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/2405. Sulla base della domanda, l'Agenzia interagisce con l'operatore aereo.

2. Entro il 1º maggio di ogni anno l'operatore aereo di cui al paragrafo 1 comunica, attraverso l'apposito modulo dello strumento di comunicazione digitale, le informazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 sui suoi voli di linea e sulle operazioni effettuate nel corso dell'anno civile precedente.

3. L'operatore aereo comunica le seguenti informazioni sui suoi voli di linea per i due periodi di validità degli orari successivi:

a) le rotte, con riferimento agli aeroporti di partenza e di arrivo, definiti dai rispettivi codici dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA);

b) il tipo o i tipi di aeromobile da utilizzare, precisando la capacità di posti a sedere per classe di viaggio e i relativi codici ICAO e IATA;

c) il numero stimato di voli da operare per ciascuna rotta, corredato di una giustificazione dettagliata della stima;

d) il periodo o i periodi di validità degli orari delle operazioni;

e) facoltativamente, per i voli di linea nuovi o se le condizioni operative differiscono in modo significativo da quelle di operazioni passate, le seguenti informazioni, corredate di una giustificazione dettagliata:

   i) quantità stimata di carburante per l'aviazione totale;

   ii) numero stimato di passeggeri per classe di viaggio;

   iii) quantità stimata di merci.

4. L'operatore aereo comunica le seguenti informazioni sulle operazioni effettuate nel corso dell'anno civile precedente:

a) per ogni aeromobile operato:

   i) il tipo di aeromobile definito dai rispettivi codici ICAO e IATA;

   ii) il numero di posti a sedere disponibili per classe di viaggio per ciascuna configurazione della cabina;

iii) se disponibile, la superficie del posto a sedere per classe di viaggio;

b) per ogni volo operato su una determinata rotta:

i) il tipo di aeromobile definito dai rispettivi codici ICAO e IATA;

ii) la rotta, con riferimento agli aeroporti di partenza e di arrivo, definiti dai rispettivi codici ICAO e IATA;

iii) il numero di voli operati alle stesse condizioni operative;

iv) il numero di passeggeri e di posti a sedere per classe di viaggio;

v) la quantità di merci;

vi) la quantità di carburante per l'aviazione totale;

vii) il tempo di volo;

viii) il mese e l'anno delle operazioni;

c) per ciascun lotto di carburanti per l'aviazione caricato in un determinato aeroporto di partenza, acquistato da fornitori di carburante per l'aviazione e per il quale sono stati chiesti benefici e, su base volontaria, per tutti gli altri lotti di carburanti per l'aviazione:

i) il quantitativo in tonnellate, il numero di lotto e i dati identificativi del fornitore di carburante per l'aviazione;

ii) l'aeroporto, definito dai rispettivi codici ICAO e IATA, e una prova dell'acquisto e della consegna a tale aeroporto;

iii) le emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione, in grammi di anidride carbonica equivalente per megajoule (g CO_2eq/MJ);

iv) se del caso, una dichiarazione del sistema relativo ai gas a effetto serra per i carburanti per l'aviazione a titolo del quale sono stati chiesti benefici, il riferimento allo strumento giuridico in base al quale sono stati chiesti i benefici e l'identificazione dell'autorità a cui è stata presentata la richiesta.

5. L'Agenzia utilizza le informazioni di cui ai paragrafi 3 e 4, con le necessarie considerazioni in materia di riservatezza, ai fini del trattamento della domanda e del rilascio delle etichette.

6. L'Agenzia tiene conto anche delle informazioni comunicate dagli operatori aerei e dai fornitori di carburante per l'aviazione a norma degli articoli 8 e 10 del regolamento (UE) 2023/2405.

7. L'Agenzia può chiedere all'operatore aereo di fornire informazioni supplementari necessarie per la stima delle emissioni di volo e per il rilascio delle etichette.

8. Prima che un operatore aereo fornisca all'Agenzia le informazioni di cui ai paragrafi 4 e 6, tali informazioni sono verificate da un verificatore indipendente identificato nella relazione dell'operatore aereo. La verifica è effettuata conformemente ai requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/2405. L'operatore aereo fornisce al verificatore tutti i documenti giustificativi pertinenti per agevolare il processo di verifica delle informazioni di cui ai paragrafi 4 e 6.

Le informazioni fornite a norma del paragrafo 4, lettera c), relative alle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione sono inoltre verificate da uno degli organismi di certificazione individuati nel quadro della direttiva (UE) 2018/2001 o del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA).

Articolo 4

Attribuzione delle etichette ai voli degli operatori aerei

1. Qualora ritenga che le informazioni fornite dall'operatore aereo a norma dell'articolo 3 siano complete e precise, entro il 30 giugno di ogni anno l'Agenzia:

a) elabora una stima delle emissioni di ciascun volo o serie di voli, conformemente all'articolo 5;

b) genera e attribuisce le etichette ai voli di linea, separando le etichette per ciascuno dei due prossimi periodi di validità degli orari, conformemente al periodo di validità di cui al paragrafo 2;

c) distribuisce le etichette in formato leggibile tramite un dispositivo informatico agli operatori aerei, informandoli del termine per l'esposizione e del periodo di validità delle etichette, attraverso l'apposito modulo dello strumento di comunicazione digitale e utilizzando i modelli di cui all'allegato III.

2. Il periodo di validità delle etichette rilasciate dall'Agenzia corrisponde a quanto segue:

a) per la stagione di traffico invernale dell'operatore aereo, il periodo di validità va dal momento del rilascio dell'etichetta fino alla fine della stagione di traffico invernale, conformemente al calendario di cui all'allegato I;

b) per la stagione di traffico estiva dell'operatore aereo, il periodo di validità comprende cinque mesi a decorrere dall'inizio della stagione di traffico estiva fino alla fine di quest'ultima, conformemente al calendario di cui all'allegato I.

3. Se l'Agenzia stabilisce che un operatore aereo non ha trasmesso tutte le informazioni necessarie per il rilascio delle etichette a norma dell'articolo 3, o se ha motivi debitamente giustificati per ritenere che le informazioni fornite non siano complete o precise, l'Agenzia chiede all'operatore aereo di rettificare le informazioni fornite o di fornire informazioni supplementari.

4. Se, dopo aver formulato la richiesta di cui al paragrafo precedente, stabilisce che le informazioni fornite dall'operatore aereo non sono conformi ai requisiti minimi di cui all'articolo 3 o che la veridicità o l'esattezza di tali informazioni non possono essere verificate, l'Agenzia, dopo aver accordato all'operatore aereo il diritto di essere ascoltato, rifiuta il rilascio delle etichette. L'Agenzia informa l'operatore aereo interessato di tale decisione.

5. Qualora le informazioni fornite da un operatore aereo a norma dell'articolo 3 debbano essere rettificate dopo la loro presentazione o dopo la verifica da parte dell'Agenzia o non siano più valide, l'operatore aereo ne informa l'Agenzia senza indebito ritardo attraverso lo strumento di comunicazione digitale e fornisce le informazioni corrette, unitamente alla necessaria giustificazione. L'Agenzia, sulla base delle informazioni e della giustificazione fornite dall'operatore aereo, può aggiornare retroattivamente le emissioni di volo e rilasciare nuove etichette per i voli o la serie di voli interessati.

Articolo 5

Stima delle emissioni di volo

1. L'Agenzia stima le emissioni per ogni volo o serie di voli operati da un operatore aereo alle stesse condizioni utilizzando la metodologia di cui all'allegato II del presente regolamento, che prevede:

a) il calcolo delle emissioni di volo, conformemente all'allegato II, punto 1;

b) l'assegnazione delle emissioni di volo alla cabina e alle merci, conformemente all'allegato II, punto 2;

c) la generazione dell'impronta delle emissioni e dell'efficienza delle emissioni, conformemente all'allegato II, punto 3;

d) l'assegnazione delle emissioni di cabina a ciascuna classe di viaggio, conformemente all'allegato II, punto 4.

2. Nell'applicare la metodologia di cui all'allegato II, l'Agenzia stima le emissioni per ciascun volo o serie di voli operati da un operatore aereo alle stesse condizioni conformemente alla migliore stima:

a) del consumo previsto di carburanti per l'aviazione necessario per operare il volo in partenza da un determinato aeroporto, stimato sulla base della media ponderata del carburante per l'aviazione totale di tutti i voli operati su tale rotta nel corrispondente periodo di validità degli orari precedente;

b) delle emissioni previste durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati in un determinato aeroporto di partenza, stimate sulla base della media ponderata delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati in tale aeroporto nel corrispondente periodo di validità degli orari precedente.

3. Se le informazioni necessarie per stimare il consumo di carburante per l'aviazione conformemente al paragrafo 2, lettera a), del presente articolo non esistono, sono insufficienti, non possono essere verificate o esistono solo per condizioni operative significativamente diverse, l'Agenzia stima il consumo di carburanti per l'aviazione necessario per operare il volo conformemente all'allegato II, sezione 1, punto 3, lettera b).

4. Se le informazioni necessarie per stimare le emissioni previste durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione a norma del paragrafo 2, lettera b), non esistono, sono insufficienti, non possono essere verificate o esistono per condizioni operative significativamente diverse, l'Agenzia considera tali carburanti per l'aviazione come carburanti convenzionali per l'aviazione.

5. In deroga al paragrafo 2, lettera b), ai fini della stima delle emissioni medie durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione in conformità a tale punto, l'Agenzia può assegnare lotti specifici di carburanti per l'aviazione a uno specifico volo o a una specifica serie di voli operati dall'operatore aereo in partenza da un determinato aeroporto di partenza, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) l'operatore aereo lo ha richiesto attraverso l'apposito modulo dello strumento di comunicazione digitale;

b) i carburanti per l'aviazione sono consegnati fisicamente agli operatori aerei in tale aeroporto per uno specifico volo o una specifica serie di voli da un fornitore di carburante per l'aviazione in lotti fisicamente identificabili, corroborati da una prova della fornitura, come un documento attestante il trasferimento del prodotto;

c) il volo o la serie di voli cui sono assegnati i lotti sono identificati e definiti, almeno, in base alla rotta;

d) i lotti di carburanti per l'aviazione assegnati a uno specifico volo o a una specifica serie di voli conformemente al presente articolo sono dedotti dalla stima complessiva della media ponderata delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione effettuata dall'operatore aereo in tale aeroporto e non sono utilizzati per determinare le prestazioni ambientali medie dei carburanti per l'aviazione in tale aeroporto;

e) se del caso, i carburanti per l'aviazione sono assegnati allo stesso volo specifico o sottoserie specifica di voli comunicati a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([8]).

6. Se un operatore aereo opera voli successivi senza rifornirsi di carburante per l'aviazione tra un volo e l'altro, l'Agenzia suddivide le emissioni previste durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione all'aeroporto di partenza iniziale in modo proporzionale tra tutti i voli operati in tali circostanze.

7. Se un operatore aereo non fornisce all'Agenzia informazioni sufficienti in merito alle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati in un aeroporto di partenza o se i carburanti per l'aviazione non possono essere fisicamente attribuiti a uno specifico aeroporto di partenza, l'Agenzia considera tali lotti di carburanti per l'aviazione come carburanti convenzionali per l'aviazione.

8. I valori standard utilizzati nella stima delle emissioni previste durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione di cui al paragrafo 2, lettera b), sono pubblicati e aggiornati sul sito web creato a norma dell'articolo 8.

([8]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: https://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Articolo 6

Esposizione delle etichette da parte degli operatori aerei

1. Gli operatori aerei cui sono state rilasciate le etichette sono responsabili del modo in cui sono utilizzati l'etichetta e il relativo logotipo, in particolare in ambito pubblicitario, e del rispetto delle prescrizioni del presente regolamento. Il rilascio delle etichette, compreso il logotipo dell'etichetta, conferisce all'operatore aereo o al punto vendita solo il diritto di utilizzare il logotipo dell'etichetta nel rispetto delle prescrizioni di cui al presente regolamento.

2. Gli operatori aerei espongono le etichette loro rilasciate in tutti i punti vendita di loro proprietà senza indebito ritardo, conformemente alle specifiche di cui all'allegato III e nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

a) al più tardi entro 15 giorni dal loro ricevimento da parte dell'Agenzia conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c). Eventuali ritardi sono notificati e giustificati all'Agenzia entro i suddetti 15 giorni;

b) le etichette sono esposte in modo chiaramente visibile accanto ai dati di volo essenziali, tra cui la rotta, l'orario di volo previsto, la durata e il prezzo, durante l'intero processo di acquisto online, a partire dai risultati del motore di ricerca e fino al termine dell'acquisto, nonché nella conferma dell'acquisto online e nell'invio di tale conferma;

c) le etichette sono esposte in tutti i messaggi pubblicitari visivi e nel materiale tecnico-promozionale relativo a tali voli, anche su Internet, nelle applicazioni digitali e in formato fisico, indipendentemente dall'ubicazione geografica di tali messaggi pubblicitari o promozionali.

3. Gli operatori aerei possono esporre le etichette sulle carte d'imbarco dei voli per i quali sono state rilasciate.

4. Gli operatori aerei espongono le etichette loro rilasciate senza interruzioni durante i rispettivi periodi di validità di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

5. Per garantire un'esposizione chiara e corretta delle etichette, gli operatori aerei:

a) non forniscono ai clienti né espongono etichette, segni, simboli o forme o iscrizioni equivalenti che imitano le etichette rilasciate a norma del presente regolamento e che non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento;

b) non forniscono ai clienti né espongono informazioni sulle emissioni di volo equivalenti o simili a quelle incluse nelle etichette di cui al presente regolamento o che imitano le emissioni di volo stimate a norma del presente regolamento o che possono imitare o replicare le informazioni o le unità di misura di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/2405, per i voli o le serie di voli per i quali non sono state richieste etichette a norma del presente regolamento e per qualsiasi altra attività non correlata all'ambito di applicazione del presente regolamento;

c) si astengono dall'includere qualsiasi informazione relativa ai loro acquisti di un determinato tipo di carburante per l'aviazione che possa dare ai clienti la falsa impressione che un determinato volo sarà operato utilizzando un determinato tipo di carburante per l'aviazione, a meno che l'operatore aereo non sia in grado di dimostrare la presenza fisica di quel tipo di carburante per l'aviazione in quel particolare volo nella quantità e nelle caratteristiche dichiarate ai consumatori.

6. Gli operatori aerei provvedono affinché, qualora i loro voli siano offerti o messi a disposizione nei punti vendita con i quali l'operatore aereo ha un rapporto contrattuale:

a) le etichette siano esposte senza indebito ritardo al più tardi entro 30 giorni dal loro ricevimento da parte dell'Agenzia conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c). Eventuali ritardi sono notificati e giustificati all'Agenzia entro i suddetti 30 giorni;

b) i punti vendita non rifiutino l'esposizione delle etichette né ricalcolino le emissioni di volo stimate dall'Agenzia per tali operatori aerei, né a fini comparativi né a fini di acquisto.

7. Gli operatori aerei compiono sforzi ragionevoli per garantire che anche i punti vendita con cui non cooperano, ma che offrono i loro voli, rispettino senza indebito ritardo le prescrizioni di cui al paragrafo precedente.

Articolo 7

Monitoraggio della conformità

1. Per ogni operatore aereo cui sono state rilasciate le etichette l'Agenzia riesamina, almeno su base semestrale, se i fattori in base ai quali è stata rilasciata un'etichetta per ogni volo o serie di voli operati alle stesse condizioni siano cambiati.

2. Il riesame di cui al paragrafo 1 verte sugli elementi seguenti:

a) l'esattezza e la veridicità delle informazioni comunicate dagli operatori aerei a norma dell'articolo 3, in particolare le informazioni comunicate a norma del paragrafo 3 dello stesso articolo;

b) la corretta esposizione delle etichette, conformemente all'articolo 6 e all'allegato III, e l'esposizione tempestiva delle etichette, conformemente all'articolo 6, paragrafi 2, 6 e 7;

c) il rispetto, da parte degli operatori aerei, dell'obbligo di rimozione delle etichette revocate o scadute, in conformità al paragrafo 4.

3. Ai fini dell'esecuzione del riesame, l'Agenzia chiede all'operatore aereo le informazioni necessarie, comprese, se del caso, le relazioni dei verificatori indipendenti.

4. Se, dopo aver effettuato il riesame, conclude che un'etichetta non è più appropriata o non è correttamente esposta dall'operatore aereo, l'Agenzia, dopo aver dato all'operatore aereo la possibilità di essere ascoltato, decide di revocare l'etichetta esistente o di rilasciare una nuova etichetta. Tale decisione è notificata all'operatore aereo tramite lo strumento di comunicazione digitale.

5. L'Agenzia esamina le giustificazioni dell'operatore aereo per eventuali ritardi nell'esposizione delle etichette, come previsto all'articolo 6, paragrafi 2, 6 e 7. Alla luce della giustificazione, dopo aver dato all'operatore aereo la possibilità di essere ascoltato l'Agenzia adotta una delle seguenti decisioni e la notifica all'operatore aereo tramite lo strumento di comunicazione digitale:

a) revocare tutte le etichette rilasciate all'operatore aereo se la giustificazione del ritardo è insoddisfacente;

b) concedere all'operatore aereo un'esenzione una tantum per il ritardo, fissando una nuova scadenza.

6. Al ricevimento di una notifica emessa a norma del paragrafo 4 o del paragrafo 5, lettera a), l'operatore aereo adegua l'esposizione delle etichette o rimuove le etichette revocate e, se del caso, le sostituisce con etichette valide distribuite dall'Agenzia, senza indebito ritardo. L'operatore aereo conferma lo stato di conformità alle notifiche ricevute dall'Agenzia tramite lo strumento di comunicazione digitale.

7. L'Agenzia adotta tutte le misure necessarie per garantire che un operatore aereo rispetti le sue decisioni adottate a norma del paragrafo 4 e del paragrafo 5, lettera a).

8. Gli operatori aerei rimuovono le etichette revocate o scadute senza indebito ritardo, senza che sia necessaria una notifica in tal senso da parte dell'Agenzia. Gli operatori aerei tengono costantemente informata l'Agenzia in merito alla rimozione o alla rettifica delle etichette attraverso lo strumento di comunicazione digitale.

9. Gli operatori aerei cooperano con l'Agenzia nell'ambito del riesame e seguono costantemente le sue istruzioni in relazione alla corretta esposizione delle etichette.

10. In circostanze eccezionali gli operatori aerei possono chiedere all'Agenzia di annullare singole etichette rilasciate per voli o per una serie di voli le cui operazioni sono state interrotte o qualora una modifica delle condizioni operative durante il periodo di validità degli orari renda inesatte le etichette valide. Essi notificano la loro richiesta all'Agenzia tramite lo strumento di comunicazione digitale.

11. L'Agenzia informa gli operatori aerei di eventuali norme e procedure specifiche contenute in altri atti legislativi dell'Unione che garantiscono l'efficace monitoraggio della conformità al presente regolamento, anche per verificare l'accuratezza e la veridicità delle informazioni comunicate dagli operatori aerei e la corretta esposizione delle etichette.

12. L'Agenzia informa gli operatori aerei di tutte le norme e procedure applicabili alla presentazione di reclami nei confronti di altri operatori aerei.

Articolo 8

Sito web sulle emissioni di volo

1. L'Agenzia crea e mantiene un sito web sulle emissioni di volo («sito web») costituito da una parte pubblica con accesso online per il grande pubblico e da una parte relativa alla conformità cui possono accedere solo gli operatori aerei. La parte del sito web relativa alla conformità è collegata allo strumento di comunicazione digitale istituito dall'Agenzia.

2. La parte pubblica del sito web soddisfa i seguenti requisiti minimi:

a) qualsiasi servizio online vi può accedere in un formato leggibile tramite un dispositivo informatico e senza che il cliente debba registrarsi. È accessibile sia dal punto vendita in cui sono esposte le etichette sia attraverso tutti i motori di ricerca;

b) fornisce informazioni dettagliate sul modo in cui sono state stimate le emissioni di ciascun volo o serie di voli degli operatori aerei, informando il cliente del metodo di calcolo, comprese tutte le ipotesi, in modo chiaro, comprensibile e conciso, con spiegazioni dei termini e delle variabili principali, compresi esempi e illustrazioni ed eventuali informazioni di base che agevolano la comprensione delle azioni intraprese dall'Agenzia per calcolare le emissioni di volo, i dati utilizzati per tali calcoli e stime, nonché i valori standard utilizzati per la stima delle emissioni di volo;

c) fornisce informazioni su ciascuna stima delle emissioni di volo e sul rilascio e sull'attribuzione delle etichette ai voli immessi sul mercato;

d) fornisce informazioni sulla riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione derivante dall'acquisto, da parte degli operatori aerei, di carburanti per l'aviazione con minori emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione in un determinato aeroporto di partenza;

e) contiene una funzione di ricerca che consente ai clienti di cercare etichette. I criteri di ricerca sono almeno l'aeroporto di partenza e di arrivo e, facoltativamente, l'operatore aereo;

f) fornisce un confronto tra le etichette sulla stessa rotta rispetto a un parametro di riferimento che l'Agenzia deve elaborare sulla base delle prestazioni tipiche osservate sulla rotta o su rotte analoghe. In particolare, per i casi in cui non è stato selezionato alcun operatore aereo nella funzione di ricerca di cui alla lettera e), anche:

   i) un confronto relativo tra le emissioni di volo, espresso in percentuale;

   ii) un confronto relativo tra le riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione, espresso in percentuale;

g) presenta il confronto di cui alla lettera f) come un elenco degli operatori aerei in ordine crescente, collocando al primo posto l'operatore aereo con le emissioni di volo più basse o l'operatore aereo che utilizza i carburanti per l'aviazione con le emissioni medie più basse durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione;

h) mostra le seguenti informazioni in base alla rotta ricercata:

   i) la rotta in chilometri, definita da un aeroporto di partenza e un aeroporto di arrivo e utilizzando i nomi completi di entrambi, nonché i rispettivi codici ICAO e IATA;

   ii) gli operatori aerei che operano tale rotta;

   iii) le emissioni medie di cabina per passeggero per ciascun operatore aereo che opera tale rotta;

   iv) un'indicazione del tipo o dei tipi di aeromobile utilizzati più di frequente da ciascun operatore aereo che opera tale rotta;

   v) informazioni ai clienti sul fatto che una rotta inserita nello strumento di ricerca non rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che per tale rotta non sono disponibili informazioni. In tali casi l'Agenzia fornisce una spiegazione concisa dei criteri che devono essere soddisfatti affinché la rotta sia elencata nello strumento di ricerca.

3. La parte del sito web relativa alla conformità soddisfa le seguenti specifiche tecniche:

a) l'accesso da parte di ciascun operatore aereo è limitato mediante credenziali di accesso uniche. È sicuro e gli operatori aerei sono in grado di visualizzare e gestire i loro dati sulla conformità, compresi gli obblighi di comunicazione, la generazione e la distribuzione delle etichette e il rispettivo stato per rotta;

b) gli operatori aerei possono visualizzare solo le proprie informazioni sulla conformità. Gli operatori aerei possono accedere unicamente alle informazioni pubbliche relative alle etichette di altri operatori aerei.

Articolo 9

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica tuttavia agli operatori del trasporto aereo merci che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2023/2405 a decorrere dal 1º gennaio 2028.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 18 dicembre 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

CALENDARIO PER LA PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE E PER LA GENERAZIONE DELLE ETICHETTE

Il calendario per la presentazione delle domande da parte degli operatori aerei e per la generazione e la distribuzione delle etichette da parte dell'Agenzia è il seguente.

Tabella 1

Obbligo	Calendario
Operazioni relative all'anno civile X-1, che costituiscono la base per le informazioni fornite all'Agenzia a norma dell'articolo 3, paragrafo 4	dall'1.1.X-1 al 31.12.X-1
Gli operatori aerei presentano all'Agenzia la domanda di rilascio delle etichette, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1	Entro l'1.2.X
Gli operatori aerei comunicano le informazioni di cui all'articolo 3, paragrafi 3 e 4, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2	Entro l'1.5.X
L'Agenzia elabora una stima delle emissioni di ciascun volo o serie di voli e genera e attribuisce le etichette a tutti i voli previsti per i due prossimi periodi di validità degli orari, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1	Entro il 30.6.X
Periodo di validità delle etichette per i voli operati nella stagione di traffico invernale, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a)	Dal momento del rilascio da parte dell'Agenzia nell'anno X e fino alla fine della stagione di traffico invernale degli anni da X a X+1, quale stabilita nel programma dell'operatore aereo
Periodo di validità delle etichette per i voli effettuati nella stagione di traffico estiva, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b)	Da cinque mesi prima dell'inizio della stagione di traffico estiva dell'anno X+1 e fino alla fine di quest'ultima, quale stabilita nel programma dell'operatore aereo

ALLEGATO II

Metodologia per la stima delle emissioni di volo

Il presente allegato stabilisce la metodologia e i passaggi necessari che l'Agenzia segue per la stima delle emissioni di volo.

1. **CALCOLO DELLE EMISSIONI DI VOLO**

1) Le emissioni di volo sono calcolate moltiplicando il consumo stimato di carburanti per l'aviazione relativamente al volo in questione per la media ponderata delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati nell'aeroporto di partenza. Allo stesso tempo, le emissioni di volo sono pari alla somma delle emissioni di cabina e delle merci.

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

dove:

E = emissioni di volo, espresse in tonnellate di anidride carbonica equivalente (t CO_2eq),

E_c = emissioni di cabina, espresse in t CO_2eq,

E_f = emissioni delle merci, espresse in t CO_2eq,

E_{WTT} = frazione delle emissioni di volo «well-to-tank» (dal pozzo al serbatoio), espressa in t CO_2eq,

E_{TTW} = frazione delle emissioni di volo «tank to wheel» (dal serbatoio alle ruote), espressa in t CO_2eq,

V_{fuel} = consumo di carburanti per l'aviazione del volo, espresso in tonnellate,

EC_{fuel} = contenuto energetico dei carburanti per l'aviazione, espresso in megajoule per chilogrammo (MJ/kg),

LCE_{fuel} = media ponderata delle emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati nell'aeroporto di partenza, espressa in grammi di anidride carbonica equivalente per megajoule (g CO_2eq/MJ).

2) Le emissioni medie durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione caricati nell'aeroporto di partenza corrispondono alla media ponderata delle emissioni durante il ciclo di vita del carburante per l'aviazione di tutti i lotti (*b*) di carburanti per l'aviazione caricati in tale aeroporto, tenendo conto dell'articolo 5, paragrafo 6:

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

dove:

LCE_b = emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione di un lotto «b» di carburanti per l'aviazione, espresse in g CO_2eq/MJ. Per i carburanti convenzionali per l'aviazione questo valore è pari a 89 g CO_2eq/MJ;

V_b = massa di un lotto «b» di carburanti per l'aviazione, espressa in tonnellate.

3) Il consumo stimato di carburanti per l'aviazione di un volo è calcolato utilizzando uno dei metodi seguenti.

a) Utilizzando operazioni passate

Quando sono disponibili dati primari relativi alle operazioni dei corrispondenti periodi di validità degli orari precedenti e corrispondono alle condizioni operative del volo di linea, la stima del consumo di carburanti per l'aviazione è calcolata come la media ponderata del consumo di carburanti per l'aviazione comunicato nei voli (*a*) operati sulla rotta in questione:

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

dove:

F_a = carburante per l'aviazione totale (*block fuel*) per tutti i voli pertinenti per ogni etichetta nel periodo di riferimento;

N_a = numero totale di voli operati pertinenti per ogni etichetta nel periodo di riferimento.

b) Sulla base dell'equazione di Breguet per l'autonomia

Se i dati primari relativi ai voli di linea comunicati a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, non esistono, sono insufficienti, non possono essere verificati o esistono solo per condizioni operative significativamente diverse da quelle comunicate a norma dell'articolo 3, paragrafo 4, il consumo stimato di carburanti per l'aviazione è calcolato per approssimazione con l'equazione di Breguet per l'autonomia.

Tale equazione stima le prestazioni complessive di crociera come segue:

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

dove:

R = distanza percorsa, espressa in chilometri,

V = velocità dell'aeromobile, espressa in chilometri orari,

c = consumo specifico di carburanti per l'aviazione, espresso in chilogrammi per Newton-ora,

L = portanza che agisce sull'aeromobile, espressa in Newton,

D = resistenza aerodinamica che agisce sull'aeromobile, espressa in Newton,

ln = funzione logaritmica naturale,

W_1 = massa dell'aeromobile a inizio crociera, espressa in tonnellate,

W_2 = massa dell'aeromobile a fine crociera, espressa in tonnellate.

Semplificando l'equazione di Breguet per l'autonomia, è possibile ricavare un rapporto tra la massa iniziale e la massa finale di un aeromobile, che corrisponde al consumo di carburanti per l'aviazione del volo in questione:

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

In assenza di informazioni sulla massa all'atterraggio per ciascun volo, sulle prestazioni del motore e sulle prestazioni aerodinamiche dell'aeromobile, tali fattori non sono calcolati direttamente. L'equazione è ulteriormente perfezionata effettuando una regressione dei fattori per correlarli con le osservazioni relative alle informazioni riportate ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4, e, almeno, con il tipo di aeromobile. Questa equazione perfezionata è applicata a ciascun aeromobile:

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

dove:

a = massa dell'aeromobile all'atterraggio all'aeroporto di arrivo, espressa in tonnellate,

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

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

e dove:

W_0 = massa a vuoto dell'aeromobile, espressa in tonnellate,

W_1 = massa dell'aeromobile dopo la salita a 3 000 ft (o 914,4 metri), espressa in tonnellate,

W_2 = massa dell'aeromobile dopo la salita all'altitudine di crociera, in fase di crociera e in discesa a 3 000 ft (o 914,4 metri), espressa in tonnellate,

W_3 = massa dell'aeromobile all'atterraggio all'aeroporto di arrivo, espressa in tonnellate.

I coefficienti *a*, *b* e *r* sono determinati mediante analisi della regressione, al fine di ridurre al minimo la differenza stimata (L2-Norm) tra il consumo di carburanti per l'aviazione osservato e il valore stimato.

2. **ASSEGNAZIONE DELLE EMISSIONI DI VOLO ALLA CABINA E ALLE MERCI**

1) Le emissioni di volo sono attribuite alla cabina (emissioni di cabina, E_c) e alle merci (emissioni delle merci, E_f) sulla base della ripartizione della massa rispettiva della cabina e delle merci, come segue:

a) Emissioni di cabina (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

dove:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, quota del carico dell'aeromobile attribuita alla cabina,

C_w = massa corrispondente alla cabina (passeggeri e relativi bagagli), espressa in tonnellate,

F_w = massa corrispondente alle merci a bordo dell'aeromobile, espressa in tonnellate.

b) Emissioni delle merci (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

dove:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, quota del carico dell'aeromobile attribuita alle merci.

2) Qualora le informazioni sul numero di passeggeri non siano comunicate poiché le condizioni dei voli di linea sono diverse da quelle dei voli precedenti, ad esempio per nuovi operatori aerei o nuove configurazioni degli aeromobili, una stima del numero di passeggeri è calcolata sulla base dei seguenti fattori (da fornire sul sito web creato a norma dell'articolo 8):

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

dove:

N = numero di posti a sedere disponibili nel tipo di aeromobile, per classe di viaggio,

L = coefficiente di riempimento stimato del volo, calcolato tenendo conto della media del coefficiente di riempimento dell'operatore aereo per classe di viaggio, in particolare per voli i) sulla stessa rotta, ii) su rotte analoghe e iii) in qualsiasi altra rotta,

P_m = massa attribuita a un passeggero, compreso il suo bagaglio, pari a 100 kg.

3. **GENERAZIONE DELL'IMPRONTA DELLE EMISSIONI E DELL'EFFICIENZA DELLE EMISSIONI**

1) Le emissioni di volo assegnate alla cabina e alle merci sono quindi utilizzate per generare l'impronta delle emissioni e l'efficienza delle emissioni di volo e sono calcolate come segue:

a) Impronta ed efficienza delle emissioni di cabina

Emissioni di cabina per passeggero (C_{ef})

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

Emissioni di cabina per passeggero-chilometro (C_{ei})

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

dove:

$R =$ *GCD*, autonomia di volo determinata con il metodo della distanza ortodromica (GCD), espressa in km.

b) Impronta ed efficienza delle emissioni delle merci

Emissioni delle merci per tonnellata di merci (F_{ef})

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

Emissioni delle merci per tonnellata-chilometro (F_{ee})

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

4. ASSEGNAZIONE DELLE EMISSIONI DI CABINA A CIASCUNA CLASSE DI VIAGGIO

1) Se un aeromobile è operato con più di una classe di viaggio, le emissioni di cabina devono essere assegnate a ciascuna classe di viaggio.

2) Se l'operatore aereo comunica la superficie del posto a sedere di ogni configurazione di ciascun tipo di aeromobile, tale superficie del posto a sedere (*SA*) è utilizzata in primo luogo per calcolare quale fattore della classe di viaggio applicare.

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

dove:

CCF = fattore della classe di viaggio che rappresenta l'assegnazione delle emissioni di cabina per passeggero in ciascuna classe di viaggio, stimata in base alla superficie del posto a sedere assegnata in un aeromobile alla classe più bassa,

SA_c = superficie per posto a sedere di ciascuna classe di viaggio («c»), espressa in metri quadrati,

SA_l = superficie per posto a sedere della classe di viaggio più bassa («l»), espressa in metri quadrati.

3) Se le informazioni di cui al punto precedente non sono disponibili, il fattore CCF è stimato sulla base delle medie ponderate della superficie del posto a sedere di cui all'articolo 3, paragrafo 4, lettera a). Le medie ponderate devono basarsi, ove possibile, su dati specifici per operatore e devono essere almeno per classe di viaggio.

4) Se le informazioni per stimare il CCF sono insufficienti, si utilizza il CCF standard di cui alla tabella 1.

Tabella 1

Calcoli del CCF basati sulla superficie del posto a sedere e sui valori standard

Classe di viaggio (c)	CCF basato sulla superficie del posto a sedere	CCF standard	
		A fusoliera larga (CCF_{c-w})	A fusoliera stretta (CCF_{c-n})
Economy (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premium Economy (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Classe di viaggio (c)	CCF basato sulla superficie del posto a sedere	CCF standard	
		A fusoliera larga ($CCF_{c\text{-}w}$)	A fusoliera stretta ($CCF_{c\text{-}n}$)
Business (b)	$\frac{SA_b}{SA_l}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1.▓5$
Prima classe (f)	$\frac{SA_f}{SA_l}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1.▓5$

(5) Poiché le emissioni di cabina comprendono tutti i passeggeri di un volo indipendentemente dalla classe di viaggio in cui sono seduti, le emissioni di cabina sono assegnate a ciascun passeggero in base al rispettivo fattore della classe di viaggio. Questa assegnazione è effettuata utilizzando un numero teorico di passeggeri (LC_{eq}), considerando la classe di viaggio più bassa come l'equivalente comune.

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

dove:

LC_{eq} = numero teorico di passeggeri calcolato ai fini dell'assegnazione delle emissioni di cabina ai passeggeri di ciascuna classe di viaggio,

pax_c = numero di passeggeri in ciascuna classe di viaggio.

(6) Le emissioni del passeggero equivalente della classe di viaggio più bassa sono quindi assegnate a ciascun passeggero in modo proporzionale al rispettivo fattore della classe di viaggio:

Emissioni per classe di viaggio per passeggero (CC_{ef})

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

Emissioni per classe di viaggio per passeggero-chilometro (CC_{ei})

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

ALLEGATO III

MODELLI PER L'ESPOSIZIONE DELLE ETICHETTE

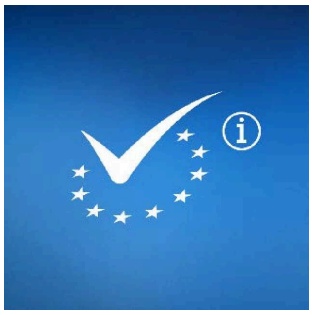
1. Il logotipo dell'etichetta deve soddisfare i requisiti seguenti:

a) Il logotipo deve essere il seguente, esposto a seconda del colore dello sfondo sottostante al fine di garantire l'accessibilità e la facilità d'uso della grafica.

a) La versione principale del logotipo da utilizzare ove possibile è la seguente:



b) La versione del logotipo da utilizzare su sfondi scuri è la seguente:



c) Il logotipo da utilizzare su sfondi di colore chiaro, solo se la versione principale non è sufficientemente visibile, ad esempio per mancanza di contrasto, è il seguente:



b) Se lo spazio è sufficiente, la dicitura «Verificata» deve accompagnare il logotipo dell'etichetta sulla destra. Deve essere in carattere Calibri grassetto e sempre nella lingua dell'utente:

a) La versione principale del logotipo da utilizzare ove possibile è la seguente:



b) La versione del logotipo da utilizzare su sfondi scuri è la seguente:



c) Il logotipo da utilizzare su sfondi di colore chiaro, solo se la versione principale non è sufficientemente visibile, ad esempio per mancanza di contrasto, è il seguente:



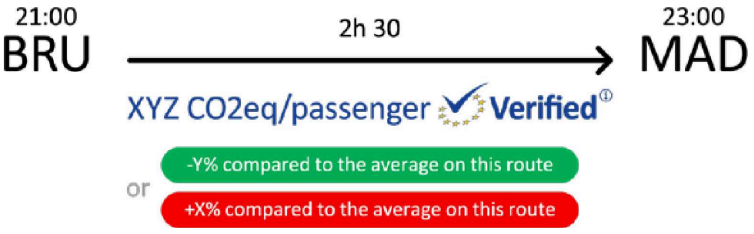
c) I colori del logotipo dell'etichetta e del testo che lo accompagna devono essere:

i) blu #034EA2;

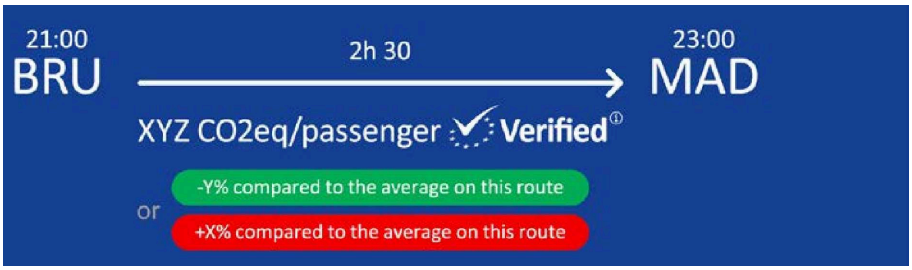
ii) giallo #FFCB04.

d) La schermata principale di cui al punto 2 è sempre esposta nella lingua dell'utente (versione inglese a fini illustrativi) ed è conforme al seguente modello:

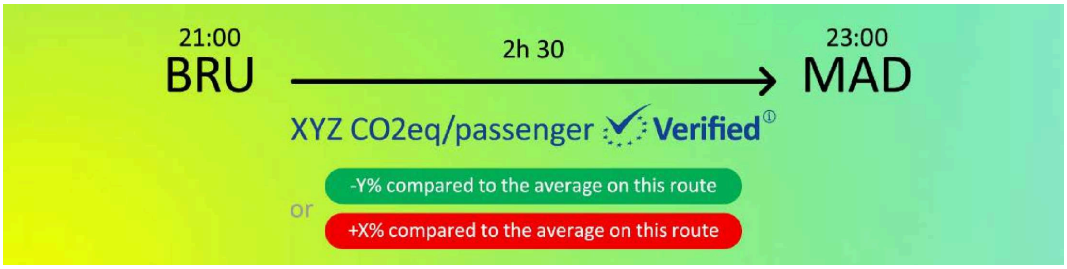
a) ove possibile:



b) su sfondi scuri:

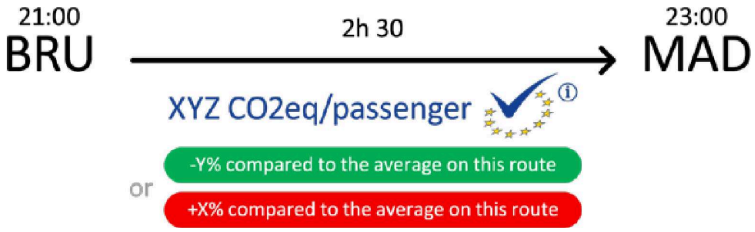


c) su sfondi di colore chiaro, solo se la versione principale non è sufficientemente visibile, ad esempio per mancanza di contrasto:

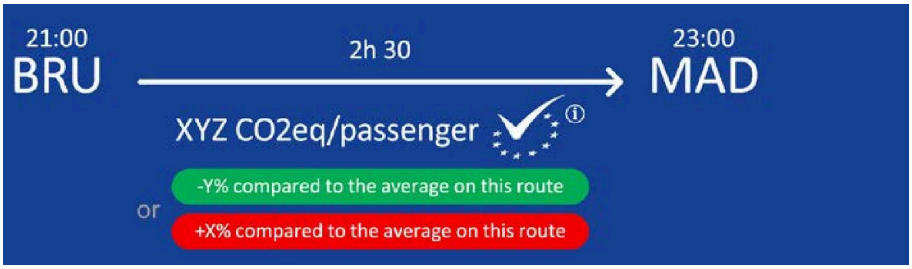


e) Qualora non vi sia spazio sufficiente per soddisfare i requisiti di cui alla lettera precedente, la schermata principale deve soddisfare i requisiti seguenti:

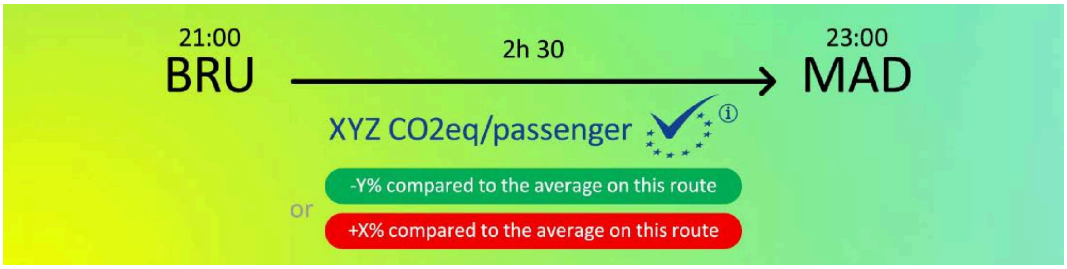
a) ove possibile:



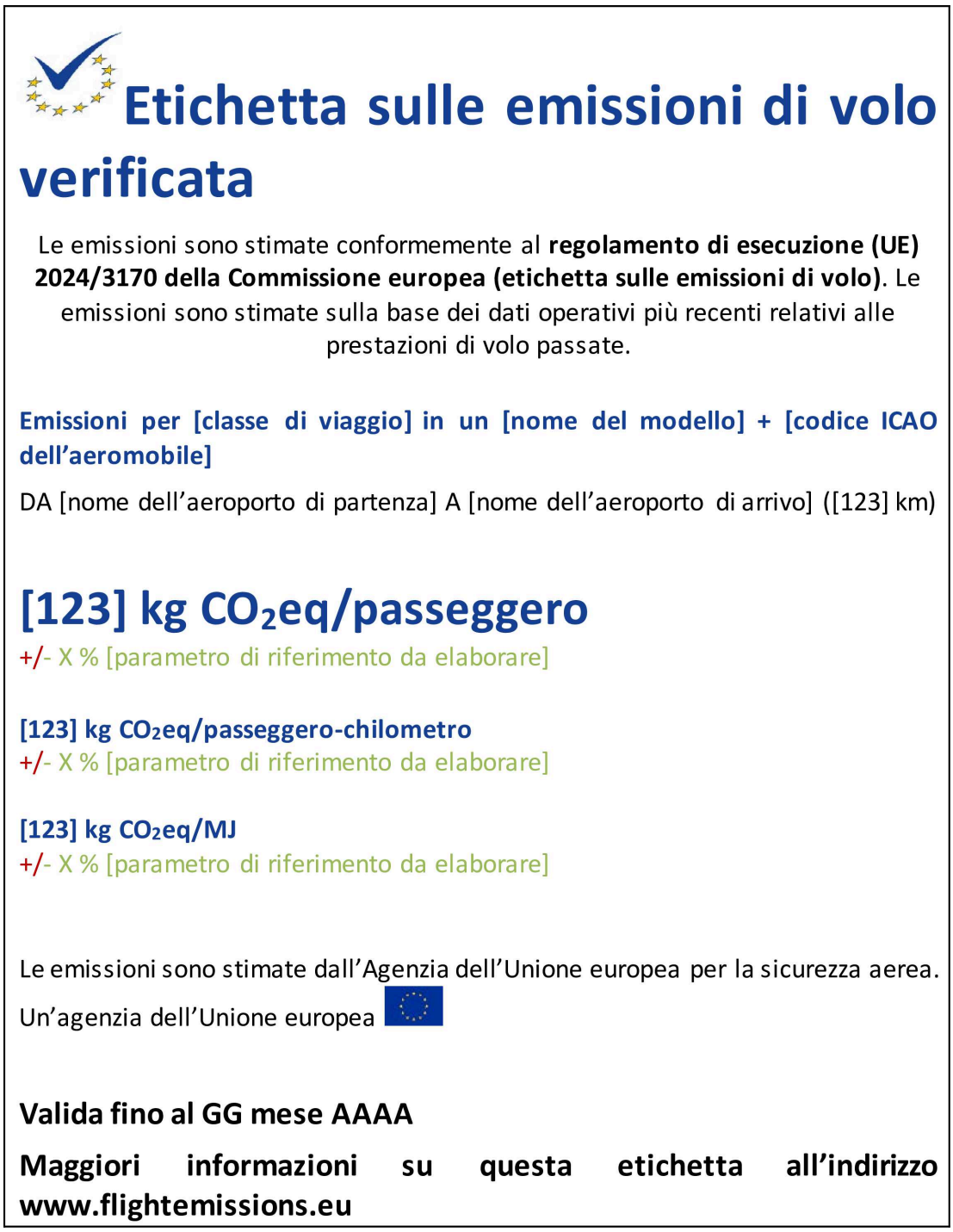
b) su sfondi scuri:



c) su sfondi di colore chiaro, solo se la versione principale non è sufficientemente visibile, ad esempio per mancanza di contrasto:



f) La schermata secondaria di cui al paragrafo 3 deve essere conforme al seguente modello, essere sempre nella lingua dell'utente e apparire quando vi si passa sopra o quando si clicca sul logotipo o sull'icona delle informazioni («i») alla destra del logotipo nella schermata principale:



g) L'etichetta è denominata «etichetta sulle emissioni di volo»;

2. Nella schermata principale dell'etichetta, accanto al logotipo sono sempre incluse le informazioni seguenti:

a) per i voli passeggeri, le emissioni per classe di viaggio per passeggero, espresse in kg di CO_2eq/pax. Quando un adulto vola con un neonato di età fino a 24 mesi in grembo utilizzando una cintura di sicurezza per bambini, le emissioni di cabina previste per passeggero sono solo quelle dell'adulto;

b) per i voli «all-cargo», tenuto conto dell'articolo 9, le emissioni delle merci per tonnellata, espresse in kg CO_2eq/t;

c) una versione in piccole dimensioni del logotipo dell'etichetta, come stabilito al punto 1, lettera b);

d) il confronto relativo, in percentuale, tra le emissioni di cui alle lettere a) o b) e un parametro di riferimento che l'Agenzia deve elaborare sulla base delle prestazioni tipiche osservate sulla rotta o su rotte analoghe. Può essere utilizzato un colore verde per indicare una differenza negativa e un colore rosso per indicare una differenza positiva rispetto alla media;

e) un'icona informativa («i») per aprire la schermata secondaria.

3. La schermata secondaria dell'etichetta reca le informazioni supplementari seguenti:

a) il nome dell'operatore aereo;

b) la rotta, definita dai nomi dell'aeroporto di partenza e di arrivo;

c) la distanza della rotta, espressa in chilometri;

d) per i voli passeggeri, le emissioni per classe di viaggio per passeggero-chilometro, misurate in kg CO_2eq/passeggero-chilometro;

e) per i voli «all-cargo», tenuto conto dell'articolo 9, le emissioni delle merci per tonnellata-chilometro, espresse in kg CO_2eq/tonnellata-chilometro;

f) emissioni durante il ciclo di vita dei carburanti per l'aviazione, espresse in kg CO_2eq/MJ;

g) il confronto relativo, in percentuale, tra le emissioni di cui al paragrafo 2, lettera a), e al paragrafo 3, lettera d), o al paragrafo 2, lettera b), e al paragrafo 3, lettere e) e f), e un parametro di riferimento che l'Agenzia deve elaborare sulla base delle prestazioni tipiche osservate sulla rotta o su rotte analoghe. Può essere utilizzato un colore verde per indicare una differenza negativa e un colore rosso per indicare una differenza positiva rispetto alla media;

h) il periodo di validità dell'etichetta, compreso l'ultimo giorno di validità;

i) un link all'etichetta specifica sulle emissioni di volo disponibile sul sito web creato a norma dell'articolo 8, nel formato www.flightemissions.eu.

4. Durante il suo periodo di validità l'etichetta deve essere conforme alle specifiche tecniche seguenti:

a) deve essere esposta in un formato leggibile tramite un dispositivo informatico e accessibile;

b) le informazioni contenute nella schermata principale dell'etichetta non devono richiedere l'interazione dei passeggeri per essere visualizzate;

c) il tipo di carattere (Calibri) e le dimensioni utilizzati per l'etichetta devono essere chiari e leggibili.