2024/3170

31.12.2024

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/3170 AL COMISIEI

din 18 decembrie 2024

de stabilire a unor dispoziții detaliate privind sistemul voluntar de etichetare de mediu pentru estimarea performanței de mediu a zborurilor, instituit în temeiul articolului 14 din Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului (Eticheta privind emisiile generate de zbor)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) ([1]), în special articolul 14 alineatul (11),

întrucât:

(1) Prin articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2023/2405 se instituie un sistem voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor, deschis tuturor operatorilor de aeronave care se încadrează în domeniul de aplicare al regulamentului respectiv.

(2) Pentru a da consumatorilor posibilitatea de face alegeri în cunoștință de cauză în ceea ce privește zborurile și alte moduri de transport alternative, prezentul regulament ar trebui să instituie o metodologie solidă, fiabilă, transparentă și armonizată de estimare a emisiilor generate de zbor cu ajutorul datelor primare, precum și norme privind comunicarea acestor emisii generate de zbor către pasageri. Întrucât metodologia are drept rezultat o estimare a emisiilor generate de zbor, prezentul regulament ar trebui să utilizeze pentru eticheta respectivă un termen care să reprezinte fidel metodologia folosită. Din acest motiv, eticheta ar trebui să poarte denumirea de „etichetă privind emisiile generate de zbor”.

(3) Operatorii de aeronave care doresc să li se emită etichete pentru zborurile efectuate ar trebui să adreseze o cerere în acest sens Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) cu suficient timp în prealabil, astfel încât atât agenția, cât și operatorul de aeronave să poată pregăti infrastructura de raportare și infrastructura digitală relevantă.

(4) Metodologia de estimare a emisiilor generate de zbor prevăzută în prezentul regulament ar trebui să asigure cel mai înalt nivel de transparență și de trasabilitate a estimărilor și a ipotezelor aflate la baza lor, care ar trebui să rămână în permanență consecvente cu viitoarele acte ale Uniunii privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

(5) Emisiile generate de zbor ar trebui estimate pe baza performanței medii a zborurilor anterioare, calculată în funcție de valoarea medie a performanței de mediu a combustibililor de aviație utilizați pentru efectuarea fiecărui zbor și în funcție de consumul mediu de combustibili de aviație în perioada de planificare orară corespunzătoare anterioară. Acești doi factori sunt cei mai riguroși și cei mai de încredere pentru a estima cu precizie emisiile generate de zbor. Din cauza limitărilor tehnice care ar putea împiedica obținerea unui nivel de detaliu atât de înalt cu privire la loturile exacte de combustibili de aviație consumați pentru efectuarea fiecărui zbor, prezentul regulament ar trebui să stabilească, de asemenea, metode riguroase pentru obținerea celei mai apropiate și mai de încredere aproximări a consumului de combustibili de aviație și a emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație, încercând totodată să reducă la minimum sarcina impusă operatorilor de aeronave și agenției. În scopul estimării emisiilor generate de un zbor pe o rută într-o perioadă de planificare orară dată, ar trebui luate în considerare cele mai recente informații disponibile din perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare, iar prezentul regulament ar trebui să stabilească cerințe specifice în acest sens. Utilizând informațiile din anul calendaristic precedent atunci când estimează emisiile generate de zbor, agenția ar trebui să aibă la dispoziție informații deja verificate de verificatori independenți, reducând în același timp la minimum sarcina administrativă și utilizând cele mai recente informații privind performanța.

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

(6) Estimările exacte ale consumului viitor de combustibili de aviație pentru efectuarea zborurilor sunt esențiale pentru calcularea emisiilor generate de zbor și ar trebui să se bazeze pe cele mai recente dovezi științifice. De asemenea, aceste estimări ale consumului de combustibili de aviație ar trebui să se bazeze pe datele primare raportate de operatorii de aeronave cu privire la ultimele lor operațiuni, care ar trebui să fie cele din perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare. Datele secundare, cum ar fi cele care provin din modele și estimări care nu sunt obținute integral din date primare, ar trebui utilizate numai în cazurile excepționale în care nu sunt disponibile date primare sau în care estimările nu pot fi realizate cu suficientă precizie pe baza datelor primare. Această situație ar putea apărea, de exemplu, atunci când un operator de aeronave decide să exploateze rute noi sau atunci când zborurile efectuate pe rutele existente sunt programate să aibă loc în condiții diferite. Prezentul regulament trebuie să asigure faptul că cerințele metodologice pentru estimarea consumului de combustibili de aviație continuă să fie în conformitate cu cele mai recente dovezi și evoluții științifice.

(7) Emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație au potențialul de a fi mai scăzute decât emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație convenționali, în funcție de numeroși factori, cum ar fi alegerea materiilor prime și a căilor de producție pentru producția lor. Pentru a calcula emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație respectivi se iau în considerare emisiile de echivalent dioxid de carbon (CO_2eq) generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, astfel încât să rămână în conformitate cu dreptul Uniunii, în special cu Regulamentul (UE) 2023/2405, dar și cu Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului ([2]). Prin urmare, ansamblul gazelor avute în vedere la estimarea emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație ar trebui să reprezinte suma cantităților de dioxid de carbon (CO_2), metan (CH_4) și protoxid de azot (N_2O). Emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație ar trebui calculate în conformitate cu partea C din anexa V la Directiva (UE) 2018/2001 și, după caz, cu alte acte legislative relevante ale Uniunii și cu standardele internaționale, precum și în conformitate cu datele și metodologiile care reflectă cele mai recente evoluții științifice survenite în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).

(8) Recunoscând că informațiile privind consumul și emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație sunt foarte importante pentru estimarea exactă a emisiilor generate de zbor, prezentul regulament ar trebui să precizeze condițiile în care urmează să fie raportate aceste informații agenției de către operatorii de aeronave. Sarcina de raportare ar trebui redusă la minimum, în special pentru operatorii de aeronave mici și mijlocii, pentru a evita ca operatorii de aeronave să fie descurajați să utilizeze eticheta privind emisiile generate de zbor. Prin urmare, operatorii de aeronave ar trebui să poată raporta datele către agenție într-un mod integrat și armonios, utilizând instrumentele digitale de raportare dezvoltate de agenție și, după caz, valorificând informațiile raportate deja în alte scopuri. Pentru a putea să realizeze estimări solide, agenția ar trebui să aibă acces la toate informațiile necesare cu privire la volumele de combustibili de aviație alimentați de fiecare operator de aeronave în fiecare aeroport, precum și cu privire la volumele livrate de furnizorii de combustibil de aviație operatorilor de aeronave în fiecare aeroport și emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație respectivi.

(9) Metodologia de estimare a emisiilor generate de zbor prevăzută în prezentul regulament ar trebui să țină pasul cu evoluțiile legislației relevante a Uniunii și ale standardelor, datelor și metodologiilor internaționale relevante, precum și cu evoluțiile științifice, în special în ceea ce privește utilizarea valorilor implicite. În sensul prezentului regulament, intensitatea de referință a emisiilor pentru combustibilii de aviație convenționali ar trebui să fie de 89 g CO_2eq/MJ, aceasta fiind valoarea de referință pentru combustibilii de aviație stabilită în cadrul OACI până când dreptul Uniunii va defini un omolog combustibil fosil specific aviației. Greutatea atribuită fiecărui pasager, în care sunt incluse bagajele sale, ar trebui să fie de 100 kg, iar conținutul energetic al combustibililor de aviație ar trebui să fie în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001 și cu standardele și metodologiile internaționale aplicabile.

(10) În sensul prezentului regulament, performanța de mediu se limitează la emisiile de gaze cu efect de seră ale combustibililor de aviație utilizați de operatorii de aeronave, la performanța operațională a zborurilor și a flotei din care fac parte și la impactul traficului aerian asupra consumului de combustibili de aviație. Prin urmare, prezentul regulament nu reglementează alte efecte asupra mediului, de exemplu zgomotul, și nici alte emisii de poluanți atmosferici, cum ar fi oxizii de azot (NOx) sau particulele în suspensie (PM).

([2]) Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Metodologia de estimare a emisiilor generate de zbor se bazează pe consumul mediu anterior de combustibili de aviație, iar reînnoirea flotei și planificarea optimizată a rutelor pot avea un impact deloc neglijabil, determinând scăderea consumului de combustibili de aviație și, prin urmare, reducerea emisiilor generate de zbor. Acești doi factori ar trebui să se reflecte automat în metodologia de estimare a emisiilor generate de zbor, pentru a facilita tranziția către aeronave mai eficiente și optimizarea planificării rutelor. Prin urmare, emisiile generate de zbor estimate de agenție utilizând metodologia prevăzută în prezentul regulament ar trebui să stimuleze reînnoirea flotelor și optimizarea planificării rutelor. Metodologia prevăzută în prezentul regulament ar trebui să fie suficient de riguroasă încât să țină seama de schimbările tehnologice și de progresele operaționale.

(12) În cazul în care condițiile de efectuare a viitoarelor zboruri regulate coincid cu cele ale zborurilor deja efectuate pe ruta respectivă, estimările bazate pe aceeași rută în conformitate cu prezentul regulament oferă o estimare mult mai fiabilă a performanței de mediu a zborurilor regulate respective. În sensul prezentului regulament, condițiile de operare se referă la tipul aeronavei, tipul combustibililor de aviație, numărul mediu de pasageri și masa mărfurilor transportate. În schimb, atunci când operatorul de aeronave modifică condițiile de operare ale unui zbor sau efectuează zboruri noi, consumul estimat de combustibili de aviație și performanța de mediu estimată a combustibililor de aviație trebuie calculate utilizând cele mai recente metode și dovezi științifice disponibile. Aceste estimări ar trebui să fie exacte și să se bazeze pe o abordare care să răspundă principiului precauției. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească metodologia de estimare a emisiilor generate de zbor în ambele cazuri: atât pentru zborurile în cazul cărora toate informațiile necesare privind operațiunile anterioare ale operatorului de aeronave sunt disponibile și sunt considerate o sursă fiabilă pentru estimările privind operațiunile respective, cât și pentru zborurile în cazul cărora informațiile respective nu sunt disponibile.

(13) Orarele zborurilor viitoare ar trebui comunicate agenției, cu considerațiile de confidențialitate necesare, astfel încât agenția compară condițiile de operare și să estimeze emisiile generate de zbor în modul cel mai precis. În plus, operatorii de aeronave ar trebui să depună eforturi pentru a transmite agenției orice alte informații care ar putea facilita realizarea unei estimări cât mai precise a emisiilor generate de zbor.

(14) Informațiile raportate agenției, în special în ceea ce privește consumul de combustibil de aviație pe fiecare zbor și emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație alimentați la fiecare aeroport, ar trebui verificate de un verificator independent înainte de a fi transmise agenției. Această verificare independentă ar trebui efectuată pe baza principiilor și orientărilor cuprinse în legislația relevantă a Uniunii, precum și pe baza standardelor și metodologiilor internaționale aplicabile. Verificarea ar trebui să țină seama și de evoluțiile internaționale actuale, în special pentru a se asigura că și zborurile care sosesc în Uniune pot beneficia de dispozițiile prezentului regulament dacă este cazul.

(15) Prezentul regulament ar trebui să stabilească norme privind perioada de valabilitate a etichetelor emise de agenție și condițiile de emitere a acestora către operatorii de aeronave, între care să se regăsească și perioada de valabilitate, precum și condițiile aplicabile pentru ca operatorii de aeronave să afișeze în mod clar clienților informații cu privire la valabilitatea etichetei.

(16) Prezentul regulament ar trebui să precizeze condițiile în care trebuie afișate etichetele emise de agenție. În epoca digitalizării, în special în domeniul transportului aerian, clienții pot accesa online un set mult mai extins de informații privind serviciile de transport aerian oferite de operatorii de aeronave concurenți. Prin urmare, este esențial să se asigure că etichetele emise de agenție unui operator de aeronave sunt afișate la toate punctele de vânzare deținute de operatorul respectiv, respectând modelele prevăzute în prezentul regulament. La rândul lor, operatorii de aeronave ar trebui să se asigure că toate punctele de vânzare cu care au o relație contractuală afișează etichetele emise de agenție. În fine, operatorii de aeronave ar trebui să depună eforturi rezonabile pentru a se asigura că etichetele emise de agenție sunt afișate și la punctele de vânzare cu care nu cooperează. Neîndeplinirea acestei cerințe ar risca să submineze încrederea cetățenilor în etichetă și în eforturile depuse de operatorii de aeronave pentru a utiliza combustibili de aviație cu emisii mai scăzute pe durata ciclului de viață.

(17) Prezentul regulament ar trebui să precizeze condițiile în care operatorii de aeronave trebuie să afișeze etichetele emise de agenție și să asigure recunoașterea cu ușurință a emisiilor generate de zbor. Totodată, acesta ar trebui să stabilească specificațiile de proiectare și modelele de afișare, astfel încât emisiile generate de zbor să fie afișate într-un mod armonizat și ușor de recunoscut de către toți operatorii de aeronave.

(18) Elementele de proiectare ar trebui să includă un logotip care să demonstreze că emisiile generate de zbor au fost estimate de agenție în numele Uniunii Europene în conformitate cu prezentul regulament. Acest logotip armonizat ar trebui să servească drept mijloc de asigurare a recunoașterii și de consolidare a încrederii în estimarea emisiilor generate de zbor în conformitate cu prezentul regulament. De asemenea, ar trebui să constituie un mod de reprezentare a prezentului regulament la nivel mondial și să nu cauzeze confuzii cu alte acte legislative ale Uniunii și cu alte inițiative existente în domeniul sustenabilității, cum ar fi etichetele emise în baza Regulamentului (UE) 2017/1369 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]) și al regulamentelor delegate adoptate în temeiul acestuia. Totodată, în vederea îmbunătățirii comunicării și a nivelului de conștientizare, prezentul regulament ar trebui să stabilească o terminologie specifică, care să expliciteze în mod clar fiecare element din care este alcătuită eticheta privind emisiile generate de zbor. Acest demers include, de exemplu, modul în care se combină emisiile generate de zbor, logotipul și celelalte aspecte care ar trebui să constituie elementele-cheie care alcătuiesc eticheta. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească structura unui logotip simplu și clar al etichetei, care trebuie să fie întotdeauna afișat alături de emisiile generate de zbor și să includă drapelul Uniunii. Condițiile prevăzute în prezentul regulament pentru afișarea etichetelor ar trebui să asigure că etichetele sunt ușor de găsit și de înțeles, precum și să ajute clienții să compare cu ușurință performanța de mediu a zborurilor efectuate pe aceeași rută de diferiți operatori de aeronave. Prezentul regulament ar trebui să asigure afișarea consecventă și exactă a datelor privind emisiile, astfel încât să asigure comparabilitatea și concurența loială pe piața internă a transporturilor, în special atunci când serviciile de transport aerian fac parte din lanțuri de transport multimodal sau sunt în competiție cu alte moduri de transport. În acest scop, prezentul regulament ar trebui să fie consecvent cu legislația aplicabilă privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

(19) Condițiile de afișare a etichetelor ar trebui împărțite între o afișare primară și o afișare secundară. Afișarea etichetelor are potențialul de a îmbunătăți gradul de informare a clienților cu privire la emisiile estimate generate de zboruri și la eforturile depuse de operatorii de aeronave pentru a reduce amprenta de mediu a serviciilor de transport aerian pe care le oferă. Afișarea primară, care ar trebui să includă întotdeauna elementele-cheie ale unui zbor dat, într-un format ușor de înțeles, pe parcursul întregului proces de căutare și cumpărare a zborului, nu ar trebui să necesite nicio interacțiune din partea clientului. De asemenea, afișarea primară ar trebui să includă elementele necesare pentru ca clientul să poată compara performanța unui operator de aeronave dat cu cea a altor operatori de aeronave concurenți de pe aceeași rută. Această comparație are scopul de a facilita înțelegerea de către client a informațiilor de mediu relevante, precum și de a oferi o motivație suplimentară operatorilor de aeronave în eforturile lor de a-și îmbunătăți performanța de mediu. Afișarea secundară, care ar trebui să fie vizibilă doar în urma interacționării clienților cu eticheta, ar trebui să conțină un nivel mai înalt de detaliu și informații contextuale cu privire la modul în care au fost estimate emisiile generate de zbor, de exemplu prin precizarea valorii medii a performanței de mediu a combustibililor de aviație utilizați de operatorul de aeronave.

(20) Pentru consolidarea încrederii în rândul clienților, este esențial să se asigure că operatorii de aeronave afișează doar etichete valabile. Prezentul regulament ar trebui să stabilească condițiile în care agenția urmează să verifice punerea în aplicare și afișarea corectă a etichetelor de către operatorii de aeronave, în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii și cu standardele și metodologiile internaționale aplicabile. Etichetele revocate și expirate nu sunt afișate de operatorii de aeronave. De asemenea, regulamentul ar trebui să stabilească condițiile în care agenția urmează să verifice acuratețea și veridicitatea informațiilor raportate de operatorii de aeronave cu privire la operațiunile lor. Prin urmare, este oportun ca prezentul regulament să stabilească, alături de normele aplicabile pentru asigurarea respectării legii și de competențele agenției, condițiile de verificare a etichetelor, precum și procedura prin care agenția urmează să revoce etichetele invalide sau să solicite operatorilor de aeronave să își adapteze în consecință modul de afișare.

(21) Agenția ar trebui să creeze și să întrețină un site web privind emisiile generate de zbor, în care informațiile privind sistemul să fie ușor de găsit atât de către operatorii de aeronave, cât și de către public. Acest lucru este necesar inclusiv pentru a face sistemul mai atractiv pentru operatorii de aeronave.

([3]) Regulamentul (UE) 2017/1369 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2017 de stabilire a unui cadru pentru etichetarea energetică și de abrogare a Directivei 2010/30/UE (JO L 198, 28.7.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Pentru a facilita adoptarea în Uniune a etichetei privind emisiile generate de zbor, de la data intrării în vigoare a prezentului regulament până la 1 ianuarie 2028 agenția ar trebui să emită etichete doar pentru serviciile de transport aerian de pasageri sau pentru zborurile mixte care transportă atât pasageri, cât și marfă, excluzând serviciile de transport aerian exclusiv de marfă. Serviciile de transport aerian de pasageri și de marfă diferă în mod inerent în ceea ce privește modul în care sunt organizate operațiunile lor, în special în ceea ce privește relațiile cu clienții finali. Prezentul regulament acordă prioritate emiterii de etichete operatorilor de aeronave care furnizează servicii de transport aerian de pasageri, astfel încât participanții la piață să dispună de suficient timp pentru a se familiariza cu eticheta. Etichetele ar trebui să se aplice tuturor tipurilor de servicii de transport aerian doar de la 1 ianuarie 2028.

(23) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului ReFuelEU în domeniul aviației,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește dispoziții detaliate menite să asigure punerea în aplicare uniformă și respectarea normelor privind sistemul de etichetare de mediu prevăzut la articolul 14 din Regulamentul (UE) 2023/2405, și anume:

(a) o metodologie standardizată și bazată pe date științifice pentru calcularea emisiilor generate de zbor, inclusiv o metodologie pentru realizarea estimărilor, bazată pe cele mai bune date științifice disponibile;

(b) procedura prin care operatorii de aeronave trebuie să furnizeze Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („agenția”) informațiile relevante pentru estimarea emisiilor generate de zbor și pentru emiterea etichetelor aferente;

(c) durata perioadei de valabilitate a etichetelor emise de agenție;

(d) condițiile și procedurile de verificare, revocare și emitere de noi etichete de către agenție;

(e) modelele pentru afișarea etichetelor;

(f) normele de asigurare a unui acces facil la toate etichetele emise, într-un format prelucrabil automat;

(g) posibilitatea și condițiile în care operatorii de aeronave pot afișa alte informații privind performanța de mediu, care nu fac obiectul prezentului regulament.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „emisii generate de zbor” înseamnă emisiile, estimate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație, generate de un zbor efectuat de un operator de aeronave, compuse din emisii ale cabinei și emisii ale mărfurilor, măsurate în tone de echivalent dioxid de carbon;

2. „emisii ale cabinei” înseamnă proporția emisiilor generate de zbor care sunt atribuite cabinei, măsurate în tone de echivalent dioxid de carbon;

3. „emisii ale mărfurilor” înseamnă proporția emisiilor generate de zbor care sunt atribuite mărfurilor, măsurate în tone de echivalent dioxid de carbon;

4. „emisii ale cabinei pe pasager” înseamnă rezultatul împărțirii emisiilor cabinei la numărul mediu de pasageri ai zborurilor din perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare, măsurate în kilograme de echivalent dioxid de carbon pe pasager;

5. „emisii ale mărfurilor pe tonă” înseamnă rezultatul împărțirii emisiilor mărfurilor la masa medie a mărfurilor transportate pe aeronavă în perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare, măsurate în kilograme de echivalent dioxid de carbon pe tonă de marfă;

6. „emisii ale cabinei pe pasager-kilometru” înseamnă rezultatul împărțirii valorii estimate a emisiilor cabinei pe pasager la distanța parcursă pe ruta respectivă, măsurate în grame de echivalent dioxid de carbon pe pasager-kilometru;

7. „emisii ale mărfurilor pe tonă-kilometru” înseamnă rezultatul împărțirii valorii estimate a emisiilor mărfurilor pe tonă la distanța parcursă pe ruta respectivă, măsurate în grame de echivalent dioxid de carbon pe tonă-kilometru;

8. „etichetă” înseamnă o diagramă grafică, tipărită sau electronică, care combină logotipul etichetei cu informațiile prevăzute în anexa III;

9. „logotip al etichetei” înseamnă imaginea definită în partea 1 din anexa III la prezentul regulament, care reprezintă verificarea emisiilor generate de zbor;

10. „etichete expirate” înseamnă etichete care au depășit perioada de valabilitate;

11. „instrument digital de raportare” înseamnă o platformă digitală dezvoltată și gestionată de agenție ca punct unic de contact cu operatorii de aeronave în scopul raportării datelor și al distribuirii etichetelor;

12. „aeronavă” înseamnă „aeronavă” astfel cum este definită la articolul 3 punctul 28 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]);

13. „certificat de operator aerian” („COA”) înseamnă „certificat de operator aerian (COA)” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]);

14. „aeroport” înseamnă „aeroport” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([6]);

15. „loc” înseamnă un scaun montat pe o aeronavă, pe care poate fi așezat un pasager pe durata călătoriei;

16. „pasager” („pax”) înseamnă o persoană care ocupă un loc în zona cabinei unei aeronave la momentul decolării și care călătorește la bordul aeronavei pentru a ajunge la o destinație specifică;

17. „suprafață a zonei de scaune” înseamnă suprafața alocată tuturor locurilor destinate tuturor pasagerilor și tuturor claselor de cabină, măsurată în metri pătrați;

18. „clasă de cabină” înseamnă modul de așezare a pasagerilor și serviciile distincte oferite acestora, fiind caracterizată de configurația specifică a locurilor din cabină, de facilități și de structurile tarifare;

19. „perioadă de planificare orară” înseamnă o „perioadă de planificare orară” astfel cum este definită la articolul 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului ([7]);

20. „combustibil de aviație necesar bloc-bloc” înseamnă cantitatea de combustibili de aviație consumată de o aeronavă atunci când efectuează un zbor, de la prima punere în mișcare din locul în care este parcată pe aeroportul de plecare până la oprirea completă la locul de parcare de pe aeroportul de sosire, măsurată în tone;

21. „timp-bloc” înseamnă timpul total scurs de la prima punere în mișcare a aeronavei din locul în care este parcată pe aeroportul de plecare până la oprirea completă la locul de parcare de pe aeroportul de sosire, măsurat în minute;

([4]) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22. „emisii pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație” înseamnă emisiile de echivalent dioxid de carbon ale combustibililor de aviație, alcătuite din emisiile de echivalent dioxid de carbon generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, și care reprezintă suma cantităților de dioxid de carbon (CO_2), metan (CH_4) și protoxid de azot (N_2O) emise, calculate în conformitate cu partea C din anexa V la Directiva (UE) 2018/2001 și, după caz, cu alte acte legislative relevante ale Uniunii și cu standardele internaționale, precum și în conformitate cu datele și metodologiile care reflectă cele mai recente evoluții științifice survenite în cadrul OACI; sunt măsurate în grame de echivalent dioxid de carbon pe megajoule;

23. „echivalent dioxid de carbon” („CO_2eq”) înseamnă unitatea de măsură care compară forța radiativă a unui gaz cu efect de seră cu cea a dioxidului de carbon (CO_2);

24. „schemă de reducere a gazelor cu efect de seră aferente combustibililor de aviație” înseamnă o schemă prin care se acordă beneficii operatorilor de aeronave pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de combustibilii de aviație;

25. „marfă” înseamnă bunuri, materiale și colete transportate la bordul unei aeronave, altele decât bagajele pasagerilor; este măsurată în tone;

26. „punct de vânzare” înseamnă un loc fizic sau un serviciu online de tip platformă deținut de un operator de aeronave, sau care oferă zboruri ale unui operator de aeronave, în cadrul căruia operatorul de aeronave, sau orice persoană autorizată să îl reprezinte, stochează și pune la dispoziția publicului informații cu privire la zborurile efectuate de operatorul de aeronave respectiv, în scopul achiziționării sau al comparării.

Articolul 3

Cererea de emitere a etichetelor de către agenție

(1) Un operator de aeronave care dorește să îi fie emise etichete pentru zborurile sale depune o cerere la agenție, până la data de 1 februarie a fiecărui an, prin intermediul modulului specific al instrumentului digital de raportare. În acest scop, operatorul de aeronave indică zborurile cărora urmează să li se aplice eticheta, în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2023/2405. Pe baza cererii, agenția începe colaborarea cu operatorul de aeronave.

(2) Până la data de 1 mai a fiecărui an, operatorii de aeronave menționați la alineatul (1) raportează, prin intermediul modulului dedicat al instrumentului digital de raportare, informațiile enumerate la alineatele (3) și (4) cu privire la zborurile regulate și la operațiunile efectuate în cursul anului calendaristic precedent.

(3) Operatorul de aeronave raportează următoarele informații cu privire la zborurile sale regulate pentru viitoarele două perioade de planificare orară:

(a) rutele, cu menționarea aeroporturilor de plecare și de sosire, definite de codurile respective ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) și ale Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA);

(b) tipul sau tipurile de aeronave care urmează să fie utilizate, inclusiv capacitatea locurilor pentru fiecare clasă de cabină și codurile OACI și IATA corespunzătoare;

(c) numărul estimat al zborurilor care urmează să fie efectuate pe fiecare rută, însoțit de o justificare detaliată a estimării;

(d) perioada sau perioadele de planificare orară a operațiunilor;

(e) în mod voluntar, pentru zborurile regulate care sunt noi, sau atunci când condițiile de operare diferă semnificativ de cele ale operațiunilor anterioare, următoarele informații, însoțite de o justificare detaliată:

  (i) cantitatea estimată de combustibil de aviație necesar bloc-bloc;

  (ii) numărul estimat de pasageri pe clasă de cabină;

  (iii) cantitatea estimată de marfă.

(4) Operatorul de aeronave raportează următoarele informații cu privire la operațiunile efectuate în cursul anului calendaristic precedent:

(a) pentru fiecare aeronavă exploatată:

  (i) tipul aeronavei, definit prin codurile OACI și IATA respective;

  (ii) numărul de locuri disponibile pe clasă de cabină pentru fiecare configurație a cabinei;

(iii) dacă este disponibilă, suprafața zonei de scaune din fiecare clasă de cabină;

(b) pentru fiecare zbor efectuat pe o rută dată:

(i) tipul aeronavei, definit prin codurile OACI și IATA respective;

(ii) rutele, cu menționarea aeroporturilor de plecare și de sosire, definite de codurile OACI și IATA respective;

(iii) numărul de zboruri efectuate în aceleași condiții de operare;

(iv) numărul de pasageri și de locuri pe clasă de cabină;

(v) cantitatea de marfă;

(vi) cantitatea de combustibil de aviație necesar bloc-bloc;

(vii) timpul-bloc;

(viii) luna și anul efectuării zborului;

(c) pentru fiecare lot de combustibili de aviație alimentați la un aeroport de plecare dat, achiziționați de la furnizorii de combustibili de aviație și pentru care au fost solicitate beneficii, iar în mod voluntar pentru toate celelalte loturi de combustibili de aviație:

(i) cantitatea în tone, numărul lotului și un element de identificare a furnizorului de combustibili de aviație;

(ii) aeroportul, definit prin codurile OACI și IATA respective, și o dovadă a achiziționării și a livrării către aeroportul respectiv;

(iii) emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație, în grame de echivalent dioxid de carbon pe megajoule (g CO_2eq/MJ);

(iv) după caz, o declarație privind schema de reducere a gazelor cu efect de seră aferente combustibililor de aviație pentru care au fost solicitate beneficii, trimiterea la instrumentul juridic în temeiul căruia au fost solicitate beneficiile și un element de identificare a autorității căreia i-a fost adresată cererea.

(5) Agenția utilizează informațiile menționate la alineatele (3) și (4), ținând seama de aspectele de confidențialitate necesare, în scopul prelucrării cererii și al emiterii etichetelor.

(6) Agenția ține seama, de asemenea, de informațiile raportate de operatorii de aeronave și de furnizorii de combustibili de aviație în temeiul articolelor 8 și 10 din Regulamentul (UE) 2023/2405.

(7) Agenția poate solicita operatorului de aeronave să în transmită orice informație suplimentară necesară pentru estimarea emisiilor generate de zbor și pentru emiterea etichetelor.

(8) Înainte ca un operator de aeronave să transmită agenției informațiile menționate la alineatele (4) și (6), informațiile trebuie verificate de un verificator independent identificat în raportul operatorului de aeronave. Verificarea se efectuează în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2023/2405. Operatorul de aeronave pune la dispoziția verificatorului toate documentele justificative relevante pentru a facilita procesul de verificare a informațiilor menționate la alineatele (4) și (6).

În plus, informațiile transmise în temeiul alineatului (4) litera (c) referitoare la emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație trebuie verificate de unul dintre organismele de certificare identificate în contextul Directivei (UE) 2018/2001 sau al Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA).

Articolul 4

Atribuirea de etichete zborurilor operatorilor de aeronave

(1) În cazul în care constată că informațiile transmise de operatorul de aeronave în conformitate cu articolul 3 sunt complete și precise, agenția întreprinde următoarele acțiuni până la data de 30 iunie a fiecărui an:

(a) estimează emisiile generate de zbor pentru fiecare zbor sau set de zboruri, în conformitate cu articolul 5;

(b) generează și atribuie etichete zborurilor regulate, separând etichetele pentru fiecare dintre viitoarele două perioade de planificare orară, în conformitate cu perioada de valabilitate menționată la alineatul (2);

(c) distribuie etichetele operatorilor de aeronave, într-un format prelucrabil automat, informându-i cu privire la termenul de afișare și la perioada de valabilitate a etichetelor, prin intermediul modulului dedicat al instrumentului digital de raportare și utilizând modelele prevăzute în anexa III.

(2) Perioada de valabilitate a etichetelor emise de agenție corespunde următoarelor:

(a) pentru perioada de planificare orară de iarnă a operatorului de aeronave, perioada de valabilitate este cuprinsă între momentul emiterii etichetei și sfârșitul perioadei de planificare orară de iarnă, în conformitate cu calendarul prevăzut în anexa I;

(b) pentru perioada de planificare orară de vară a operatorului de aeronave, perioada de valabilitate începe cu cinci luni înainte de începutul respectivei perioade de planificare orară de vară și se încheie la sfârșitul acesteia, în conformitate cu calendarul prevăzut în anexa I.

(3) În cazul în care stabilește că un operator de aeronave nu a prezentat toate informațiile necesare pentru emiterea etichetelor în conformitate cu articolul 3 sau în cazul în care are motive întemeiate de a considera că informațiile transmise nu sunt complete sau precise, agenția solicită operatorului de aeronave să corecteze informațiile transmise sau să furnizeze informații suplimentare.

(4) În cazul în care stabilește, după formularea cererii menționate la alineatul anterior, că informațiile transmise de operatorul de aeronave nu respectă cerințele minime prevăzute la articolul 3 sau că veridicitatea sau acuratețea informațiilor respective nu poate fi verificată, agenția respinge cererea de emitere a etichetelor, după ce acordă operatorului de aeronave dreptul de a fi ascultat. Agenția informează operatorul de aeronave în cauză cu privire la aceasta.

(5) Atunci când informațiile transmise de un operator de aeronave în conformitate cu articolul 3 trebuie corectate ulterior transmiterii sau verificării lor de către agenție sau în cazul în care nu mai sunt valabile, operatorul de aeronave informează agenția în acest sens, fără întârzieri nejustificate, prin intermediul instrumentului digital de raportare și furnizează informațiile corectate, împreună cu justificarea necesară. Pe baza informațiilor și a justificării transmise de operatorul de aeronave, agenția poate actualiza retroactiv emisiile generate de zbor și poate emite noi etichete pentru zborurile sau setul de zboruri în cauză.

Articolul 5

Estimarea emisiilor generate de zbor

(1) Agenția estimează emisiile generate de zbor pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate de un operator de aeronave în aceleași condiții, utilizând metodologia prevăzută în anexa II la prezentul regulament, prin:

(a) calcularea emisiilor generate de zbor în conformitate cu punctul 1 din anexa II;

(b) atribuind emisiile generate de zbor cabinei și mărfurilor, în conformitate cu punctul 2 din anexa II;

(c) generând amprenta și randamentul emisiilor, în conformitate cu punctul 3 din anexa II;

(d) atribuind emisiile cabinei fiecărei clase de cabină, în conformitate cu punctul 4 din anexa II.

(2) Atunci când aplică metodologia prevăzută în anexa II, agenția estimează emisiile generate de zbor pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate de un operator de aeronave în aceleași condiții, în conformitate cu cea mai bună estimare a:

(a) consumului preconizat de combustibili de aviație necesar pentru efectuarea zborului cu plecare de pe un aeroport dat, estimat pe baza mediei ponderate a combustibilului de aviație necesar bloc-bloc aferent tuturor zborurilor efectuate pe ruta respectivă în perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare;

(b) emisiilor preconizate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație alimentați la un aeroport de plecare dat, estimate pe baza mediei ponderate a emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație alimentați pe aeroportul respectiv în perioada de planificare orară corespunzătoare anterioară.

(3) În cazul în care informațiile necesare pentru estimarea consumului de combustibil de aviație în conformitate cu alineatul (2) litera (a) de la prezentul articol nu există, nu sunt suficiente, nu pot fi verificate sau există doar pentru condiții de operare semnificativ diferite, agenția estimează consumul de combustibili de aviație necesar pentru efectuarea zborului în conformitate cu punctul 1 subpunctul 3 litera (b) din anexa II.

(4) În cazul în care informațiile necesare pentru estimarea emisiilor preconizate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație în conformitate cu alineatul (2) litera (b) nu există, nu sunt suficiente, nu pot fi verificate sau există pentru condiții de operare semnificativ diferite, agenția consideră că acești combustibili de aviație sunt combustibili de aviație convenționali.

(5) Prin derogare de la alineatul (2) litera (b), în scopul estimării emisiilor medii pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație în conformitate cu litera respectivă, agenția poate atribui loturi specifice de combustibili de aviație unui anumit zbor sau unui anumit set de zboruri efectuate de operatorul de aeronave care pleacă de pe un aeroport de plecare dat, cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții:

(a) operatorul de aeronave să fi solicitat acest lucru prin modulul dedicat din cadrul instrumentului digital de raportare;

(b) combustibilii de aviație să fie livrați fizic operatorilor de aeronave de pe aeroportul respectiv pentru un anumit zbor sau set de zboruri de către un furnizor de combustibili de aviație în loturi care pot fi identificate fizic, aspect justificat de o dovadă a furnizării, cum ar fi un document de transfer al produsului;

(c) zborul sau setul de zboruri pentru care sunt alocate loturile să fie identificat și definit, cel puțin în funcție de rută;

(d) loturile de combustibili de aviație alocate unui anumit zbor sau set de zboruri în conformitate cu prezentul articol să fie deduse de operatorul de aeronave din estimarea globală a mediei ponderate a emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație de pe aeroportul respectiv și să nu fie utilizate pentru a determina valoarea medie a performanței de mediu a combustibililor de aviație de pe aeroportul respectiv;

(e) după caz, combustibilii de aviație să fie atribuiți aceluiași zbor specific sau aceluiași subset specific de zboruri raportat în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([8]).

(6) În cazul în care zborurile ulterioare sunt efectuate de operatorul de aeronave fără realimentare cu combustibili de aviație între zboruri, agenția împarte proporțional emisiile preconizate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație de la aeroportul de plecare inițial între toate zborurile efectuate în aceste circumstanțe.

(7) În cazul în care un operator de aeronave nu transmite agenției informații suficiente cu privire la emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație alimentați la un aeroport de plecare sau în cazul în care combustibilii de aviație nu pot fi atribuiți fizic unui anumit aeroport de plecare, agenția consideră că loturile respective de combustibili de aviație sunt combustibili de aviație convenționali.

(8) Valorile implicite utilizate pentru estimarea emisiilor preconizate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație menționate la alineatul (2) litera (b) se publică și se actualizează pe site-ul web creat în temeiul articolului 8.

([8]) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Articolul 6

Afișarea etichetelor de către operatorii de aeronave

(1) Operatorii de aeronave care dețin etichetele sunt responsabili de modul în care sunt utilizate eticheta și logotipul etichetei, în special în contextul publicității, precum și de respectarea cerințelor prezentului regulament. Emiterea etichetelor, inclusiv a logotipului acestora, conferă exclusiv operatorului de aeronave sau punctului de vânzare dreptul de a utiliza logotipul etichetei în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul regulament.

(2) Operatorii de aeronave afișează etichetele care le-au fost emise la toate punctele de vânzare pe care le dețin, fără întârzieri nejustificate și în conformitate cu specificațiile din anexa III și cu următoarele cerințe:

(a) cel târziu în termen de 15 zile de la primirea lor de la agenție, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (c). Orice întârziere se notifică și se justifică agenției în termen de 15 zile;

(b) etichetele se afișează în mod vizibil și clar alături de detaliile esențiale ale zborului, care cuprind ruta, ora și durata zborului regulat, precum și prețul, pe parcursul întregului proces electronic de achiziție, începând cu rezultatele motorului de căutare a zborului și până la finalizarea achiziției, precum și în confirmarea electronică a achiziției și în transmiterea acestei confirmări;

(c) etichetele se afișează în toate materialele vizuale cu scop publicitar și în toate materialele tehnice de promovare a zborurilor respective, inclusiv pe internet, în aplicații digitale și în format fizic, indiferent de amplasarea geografică a materialului publicitar sau de promovare respectiv.

(3) Operatorii de aeronave pot afișa etichetele pe cărțile de îmbarcare ale zborurilor pentru care au fost emise etichete.

(4) Operatorii de aeronave afișează fără întrerupere etichetele care le-au fost emise pe durata perioadelor de valabilitate a acestora prevăzute la articolul 4 alineatul (2).

(5) Pentru a asigura afișarea clară și corectă a etichetelor, operatorii de aeronave:

(a) nu prezintă clienților și nu afișează etichete, marcaje, simboluri sau alte forme ori inscripții echivalente care imită etichetele emise în temeiul prezentului regulament și care nu respectă cerințele prezentului regulament;

(b) nu prezintă clienților și nu afișează emisii generate de zbor echivalente sau similare cu cele înscrise pe etichetele prevăzute de prezentul regulament sau care imită emisiile generate de zbor estimate în temeiul prezentului regulament sau care pot imita sau reproduce informațiile sau unitățile de măsură prevăzute la articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2023/2405, pentru zborurile sau seturile de zboruri pentru care nu au fost solicitate etichete în temeiul prezentului regulament și pentru nicio altă activitate care nu are legătură cu domeniul de aplicare al prezentului regulament;

(c) nu includ nicio informație referitoare la faptul că au achiziționat un anumit tip de combustibil de aviație care ar putea da clienților impresia falsă că un zbor dat va fi efectuat folosind un anumit tip de combustibil de aviație, cu excepția cazului în care operatorul de aeronave poate demonstra prezența fizică a tipului respectiv de combustibil de aviație în zborul respectiv, în cantitatea și cu caracteristicile prezentate consumatorilor.

(6) Operatorii de aeronave se asigură că, atunci când zborurile lor sunt oferite sau sunt puse la dispoziție la punctele de vânzare cu care operatorul de aeronave are o relație contractuală:

(a) etichetele sunt afișate fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 30 de zile de la primirea lor din partea agenției, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (c). Orice întârziere se notifică și se justifică agenției în acest interval de 30 de zile;

(b) punctele de vânzare nu resping afișarea etichetelor și nici nu recalculează emisiile generate de zbor estimate de agenție pentru operatorii de aeronave respectivi, nici în procesul de comparare, nici în cel de achiziționare.

(7) Operatorii de aeronave depun eforturi rezonabile pentru a se asigura că cerințele prevăzute la alineatul anterior sunt respectate și de punctele de vânzare cu care nu cooperează, dar care afișează zborurile lor, fără întârzieri nejustificate.

Articolul 7

Monitorizarea conformării

(1) Agenția verifică, cel puțin de două ori pe an, pentru fiecare operator de aeronave căruia i-au fost emise etichete, dacă s-au modificat factorii în temeiul cărora a fost emisă eticheta aferentă fiecărui zbor sau set de zboruri efectuat în aceleași condiții.

(2) Verificarea menționată la alineatul (1) cuprinde verificarea:

(a) acurateței și a veridicității informațiilor raportate de operatorii de aeronave în conformitate cu articolul 3, în special a informațiilor raportate în temeiul alineatului (3) de la articolul respectiv;

(b) afișării corecte a etichetelor, în conformitate cu articolul 6 și cu anexa III, și a afișării etichetelor în timp util, în conformitate cu articolul 6 alineatele (2), (6) și (7);

(c) respectării de către operatorii de aeronave a obligației de eliminare a etichetelor revocate sau expirate, în conformitate cu alineatul (4).

(3) În scopul efectuării verificării, agenția solicită operatorului de aeronave informațiile necesare, inclusiv rapoarte ale unor verificatori independenți dacă este cazul.

(4) În cazul în care concluzionează, după efectuarea verificării, că o etichetă nu mai este adecvată sau că nu este afișată corect de un operator de aeronave, agenția decide să revoce eticheta existentă sau să emită o nouă etichetă, după ce îi oferă operatorului de aeronave posibilitatea de a fi ascultat. Decizia respectivă se notifică operatorului de aeronave prin intermediul instrumentului digital de raportare.

(5) Agenția ia în considerare justificările operatorului de aeronave pentru orice întârziere în afișarea etichetelor, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatele (2), (6) și (7). Pe baza justificărilor respective, agenția ia una dintre următoarele decizii, după ce acordă operatorului de aeronave posibilitatea de a fi ascultat, și o notifică operatorului de aeronave prin intermediul instrumentului digital de raportare:

(a) revocă toate etichetele emise pentru operatorul de aeronave în cazul în care justificarea întârzierii este nesatisfăcătoare;

(b) acordă operatorului de aeronave o derogare unică pentru întârziere, însoțită de un nou termen.

(6) La primirea unei notificări emise în conformitate cu alineatul (4) sau cu alineatul (5) litera (a), operatorul de aeronave ajustează modul de afișare a etichetelor sau elimină etichetele revocate și, după caz, le înlocuiește cu etichetele valabile distribuite de agenție, fără întârzieri nejustificate. Operatorul de aeronave confirmă conformitatea cu notificările primite de la agenție prin intermediul instrumentului digital de raportare.

(7) Agenția ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că un operator de aeronave respectă deciziile sale emise în conformitate cu alineatul (4) și cu alineatul (5) litera (a).

(8) Operatorii de aeronave elimină fără întârzieri nejustificate etichetele revocate sau expirate, fără a fi necesară o notificare în acest sens din partea agenției. Operatorii de aeronave informează în permanență agenția cu privire la eliminarea sau rectificarea etichetelor, prin intermediul instrumentului digital de raportare.

(9) Operatorii de aeronave cooperează cu agenția la efectuarea verificărilor și urmează în permanență instrucțiunile acesteia în ceea ce privește afișarea corectă a etichetelor.

(10) În situații excepționale, operatorii de aeronave pot solicita agenției să rezilieze etichetele individuale emise pentru zborurile sau seturile de zboruri a căror efectuare a fost întreruptă sau în cazul în care o modificare a condițiilor operaționale din cursul perioadei de planificare orară face ca etichetele, deși valabile, să nu mai fie corecte. Cererea lor se notifică agenției prin intermediul instrumentului digital de raportare.

(11) Agenția informează operatorii de aeronave cu privire la toate normele și procedurile specifice cuprinse în alte acte juridice ale Uniunii care asigură monitorizarea efectivă a conformității cu prezentul regulament, inclusiv pentru a verifica acuratețea și veridicitatea informațiilor raportate de operatorii de aeronave și afișarea corectă a etichetelor.

(12) Agenția informează operatorii de aeronave cu privire la toate normele și procedurile aplicabile pentru depunerea de plângeri împotriva altor operatori de aeronave.

Articolul 8

Site-ul web privind emisiile generate de zbor

(1) Agenția creează și întreține un site web privind emisiile generate de zbor („site-ul web”), care cuprinde o secțiune publică, cu acces online pentru publicul larg, și o secțiune privind conformitatea, care urmează să fie accesată numai de operatorii de aeronave. Secțiunea site-ului web referitoare la conformitate este asociată instrumentului de raportare digitală instituit de agenție.

(2) Secțiunea publică a site-ului web îndeplinește următoarele cerințe minime:

(a) poate fi accesată într-un format prelucrabil automat de către orice serviciu online și fără a fi necesară înregistrarea clientului. Este accesibilă atât de la punctul de vânzare la care sunt afișate etichetele, cât și prin intermediul tuturor motoarelor de căutare;

(b) prezintă informații detaliate cu privire la modul în care au fost estimate emisiile generate de fiecare zbor sau set de zboruri al operatorilor de aeronave, informând clientul într-un mod clar, concis și ușor de înțeles despre metoda de calcul, inclusiv despre toate ipotezele, oferind explicații cu privire la termenii și variabilele-cheie și incluzând exemple și ilustrații, precum și orice informații generale care facilitează înțelegerea etapelor parcurse de agenție pentru a calcula emisiile generate de zbor, datele utilizate pentru aceste calcule și estimări și valorile implicite utilizate la estimarea emisiilor generate de zbor;

(c) prezintă informații cu privire la fiecare estimare a emisiilor generate de zbor, precum și cu privire la emiterea și atribuirea etichetelor zborurilor introduse pe piață;

(d) prezintă informații cu privire la reducerea emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație ca urmare a achiziționării de către operatorii de aeronave a unor combustibili de aviație cu emisii mai scăzute pe durata ciclului de viață pe un aeroport de plecare dat;

(e) conține o funcție de căutare cu ajutorul căreia clienții pot căuta etichete. Criteriile de căutare trebuie să includă cel puțin aeroportul de plecare și de sosire și, opțional, operatorul de aeronave;

(f) prezintă o comparație a etichetelor emise pentru aceeași rută în raport cu o valoare de referință, care urmează să fie stabilită de agenție pe baza performanței tipice observate pe ruta respectivă sau pe rute comparabile. În special în cazurile în care nu a fost selectat niciun operator de aeronave la folosirea funcției de căutare menționată la litera (e), inclusiv:

  (i) o comparație relativă a emisiilor generate de zbor, exprimată procentual;

  (ii) o comparație relativă a reducerii emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație, exprimată procentual;

(g) prezintă comparația menționată la litera (f) sub forma unei liste a operatorilor de aeronave ordonați crescător, plasând mai întâi operatorul cu cele mai scăzute emisii generate de zbor sau operatorul care utilizează combustibilii de aviație cu cele mai scăzute emisii medii pe durata ciclului de viață;

(h) afișează următoarele informații pe baza rutei căutate:

  (i) ruta, măsurată în kilometri, definită de aeroportul de plecare și cel de sosire, cu precizarea numelor complete ale ambelor aeroporturi, precum și a codurilor OACI și IATA respective;

  (ii) operatorii de aeronave care exploatează ruta respectivă;

  (iii) emisiile medii ale cabinei pe pasager ale fiecărui operator de aeronave care exploatează ruta respectivă;

  (iv) indicarea tipului sau a tipurilor de aeronavă operate cel mai frecvent de fiecare operator de aeronave care exploatează ruta respectivă;

  (v) informarea clienților în cazul în care o rută introdusă în instrumentul de căutare nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și nu sunt disponibile informații pentru ruta respectivă. În astfel de cazuri, agenția explică pe scurt criteriile care trebuie îndeplinite pentru ca ruta să fie inclusă în instrumentul de căutare.

(3) Secțiunea site-ului web referitoare la conformitate respectă următoarele specificații tehnice:

(a) accesul fiecărui operator de aeronave este restricționat prin acreditări unice de conectare. Secțiunea este securizată, iar operatorii de aeronave au posibilitatea de a-și vizualiza și gestiona datele referitoare la conformitate, inclusiv cerințele de raportare și generarea și distribuția etichetelor, precum și statutul lor respectiv pentru fiecare rută;

(b) operatorii de aeronave pot vizualiza doar propriile informații privind conformitatea. Ei pot avea acces numai la informațiile publice privind etichetele altor operatori de aeronave.

Articolul 9

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Totuși, în cazul operatorilor de aeronave de marfă care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2023/2405, prezentul regulament se aplică începând cu 1 ianuarie 2028.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 18 decembrie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

CALENDARUL DEPUNERII CERERILOR ȘI AL GENERĂRII ETICHETELOR

Calendarul depunerii cererilor de către operatorii de aeronave și al generării și distribuirii etichetelor de către agenție este următorul.

Tabelul 1

Obligație	Calendar
Operațiunile din anul calendaristic X-1, ca bază pentru informațiile transmise agenției în conformitate cu articolul 3 alineatul (4)	De la 1.1.X-1 la 31.12.X-1
Operatorii de aeronave prezintă agenției cererea de emiterea a etichetelor, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1)	Până la 1.2.X
Operatorii de aeronave raportează informațiile enumerate la articolul 3 alineatele (3) și (4), în conformitate cu articolul 3 alineatul (2)	Până la 1.5.X
Agenția estimează emisiile generate de zbor pentru fiecare zbor sau set de zboruri, generează și distribuie etichete pentru toate zborurile regulate pentru viitoarele două perioade de planificare orară, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1).	Până la 30.6.X
Perioada de valabilitate a etichetelor pentru zborurile efectuate în perioada de planificare orară de iarnă, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (a).	Din momentul emiterii de către agenție în anul X și până la sfârșitul perioadei de planificare orară de iarnă dintre anii X și X + 1, astfel cum este utilizată în programul operatorului de aeronave
Perioada de valabilitate a etichetelor pentru zborurile efectuate în perioada de planificare orară de vară, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (b).	Începând cu cinci luni înainte de începutul perioadei de planificare orară de vară a anului X + 1 și până la sfârșitul respectivei perioade de planificare orară, astfel cum este utilizată în programul operatorului de aeronave

ANEXA II

METODOLOGIA DE ESTIMARE A EMISIILOR GENERATE DE ZBOR

Prezenta anexă stabilește metodologia și etapele necesare pe care trebuie să le parcurgă agenția pentru a estima emisiile generate de zbor.

1. **CALCULAREA EMISIILOR GENERATE DE ZBOR**

1. Emisiile generate de zbor se calculează înmulțind consumul estimat de combustibili de aviație pentru zborul în cauză cu media ponderată a emisiilor pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație îmbarcați la aeroportul de plecare. În același timp, emisiile generate de zbor sunt egale cu suma dintre emisiile cabinei și emisiile mărfurilor.

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

unde:

E = emisiile generate de zbor, exprimate în tone de echivalent dioxid de carbon (t CO_2eq);

E_c = emisiile cabinei, exprimate în t CO_2eq;

E_c = emisiile mărfurilor, exprimate în t CO_2eq;

E_{WTT} = fracțiunea de emisii generate de zbor corespunzătoare celor de la sondă la rezervor, exprimată în t CO_2eq;

E_{TTW} = fracțiunea de emisii generate de zbor corespunzătoare celor de la rezervor la roată, exprimată în t CO_2eq;

V_{fuel} = consumul de combustibili de aviație pentru zbor, în tone;

EC_{fuel} = conținutul energetic al combustibililor de aviație, în megajoule pe kilogram (MJ/kg);

LCE_{fuel} = emisiile medii ponderate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație îmbarcați la aeroportul de plecare, în grame de echivalent dioxid de carbon pe megajoule (g CO_2eq/MJ).

2. Emisiile medii pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație îmbarcați la aeroportul de plecare reprezintă media ponderată a emisiilor generate pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație pentru toate loturile (*b*) de combustibili de aviație îmbarcați pe aeroportul respectiv, ținând seama de articolul 5 alineatul (6):

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

unde:

LCE_b = emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație din lotul „b” de combustibili de aviație, exprimate în g CO_2eq/MJ. Pentru combustibilii de aviație convenționali, această valoare este de 89 g CO_2eq/MJ;

V_b = masa lotului „b” de combustibili de aviație, exprimată în tone.

3. Consumul estimat de combustibili de aviație al unui zbor se calculează folosind oricare dintre următoarele metode:

(a) Pe baza operațiunilor anterioare

Atunci când sunt disponibile date primare referitoare la operațiunile din perioadele de planificare orară anterioare corespunzătoare, iar aceste date corespund condițiilor de operare ale zborului regulat, estimarea consumului de combustibili de aviație se calculează ca medie ponderată a consumului de combustibili de aviație raportat pentru zborurile (*a*) operate pe ruta în cauză:

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

unde:

F_a = cantitatea totală de combustibil de aviație necesar bloc-bloc pentru toate zborurile efectuate în perioada de raportare care sunt relevante pentru fiecare etichetă;

N_a = numărul total al zborurilor efectuate în perioada de raportare care sunt relevante pentru fiecare etichetă.

(b) Pe baza ecuației Breguet-Range

În cazul în care datele primare pentru zborurile regulate raportate în temeiul articolului 3 alineatul (3) nu există, sunt insuficiente, nu pot fi verificate sau există doar pentru condiții de operare care diferă semnificativ de cele raportate în temeiul articolului 3 alineatul (4), consumul estimat de combustibili de aviație se calculează prin aproximare utilizând ecuația Breguet-Range.

Această ecuație estimează performanța generală în regim de croazieră după cum urmează:

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

unde:

R = distanța parcursă, exprimată în kilometri;

V = viteza aeronavei, exprimată în kilometri pe oră;

c = consumul de combustibili de aviație specifici propulsiei, exprimat în kilograme pe newton-oră;

L = forța portantă care acționează asupra aeronavei, exprimată în newtoni;

D = forța de rezistență aerodinamică care acționează asupra aeronavei, exprimată în newtoni;

ln = funcția logaritmică naturală;

W_1 = masa aeronavei la începutul croazierei, exprimată în tone;

W_2 = masa aeronavei la sfârșitul croazierei, exprimată în tone.

Prin reorganizarea ecuației Breguet-Range, se poate obține un raport între masa inițială și masa finală a unei aeronave, care reprezintă consumul de combustibili de aviație al zborului respectiv:

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

În absența informațiilor privind masa la aterizare a fiecărui zbor, performanța motorului și performanța aerodinamică a aeronavei, acești factori nu sunt calculați direct. Ecuația este rafinată în continuare prin regresarea factorilor pentru a-i corela cu observațiile asupra informațiilor raportate în temeiul articolului 3 alineatul (4) și, cel puțin, cu tipul aeronavei. Această ecuație rafinată se aplică pentru fiecare aeronavă:

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

unde:

a = masa aeronavei la aterizarea pe aeroportul de sosire, exprimată în tone;

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

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

și unde:

W_0 = masa aeronavei goale, exprimată în tone;

W_1 = masa aeronavei după urcarea la 3 000 de picioare (sau 914,4 metri), exprimată în tone;

W_2 = masa aeronavei după urcarea la înălțimea de croazieră, zborul în regim de croazieră și coborârea la 3 000 de picioare (sau 914,4 metri), exprimată în tone;

W_3 = masa aeronavei la aterizarea pe aeroportul de sosire, exprimată în tone.

Coeficienții *a, b* și *r* se determină utilizând analiza de regresie, pentru a reduce la minimum diferența estimată (L2-Norm) dintre consumul observat de combustibili de aviație și valoarea estimată.

2. ATRIBUIREA EMISIILOR GENERATE DE ZBOR CABINEI ȘI MĂRFURILOR

1. Emisiile generate de zbor sunt atribuite cabinei (emisii ale cabinei, *Ec*) și mărfurilor (emisii ale mărfurilor, *Ef*) pe baza repartizării respective a masei în masă a cabinei și în masă a mărfurilor, după cum urmează:

(a) emisiile cabinei (E_c)

$$E_C = E \times W_C$$

unde:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, ponderea sarcinii utile a aeronavei atribuită cabinei;

C_w = masa corespunzătoare cabinei (pasageri și bagajele acestora), exprimată în tone;

F_w = masa corespunzătoare mărfurilor aflate la bordul aeronavei, exprimată în tone.

(b) emisiile mărfurilor (E_f)

$$E_f = E \times W_F$$

unde:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, ponderea masei utile a aeronavei atribuită mărfurilor.

2. În cazul în care nu se raportează informații despre numărul pasagerilor, deoarece condițiile operațiunilor regulate sunt diferite de cele ale zborurilor anterioare, de exemplu în cazul noilor operatori de aeronave sau al noilor configurații de aeronave, se calculează un număr estimat de pasageri pe baza următorilor factori (care trebuie indicați pe site-ul web creat în conformitate cu articolul 8:

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

unde:

N = numărul de locuri disponibile în tipul respectiv de aeronavă, pe clasă de cabină;

L = factorul de încărcare estimat al zborului, calculat luând în considerare factorul de încărcare mediu al operatorului de aeronave pe clasă de cabină, în special în zborurile: (i) pe aceeași rută; (ii) pe rute comparabile; și (iii) pe orice altă rută;

P_m = masa atribuită unui pasager, inclusiv bagajelor acestuia, care este de 100 kg.

3. GENERAREA AMPRENTEI ȘI A RANDAMENTULUI EMISIILOR

1. Emisiile generate de zbor atribuite cabinei și mărfurilor sunt apoi utilizate pentru a genera amprenta emisiilor și randamentul emisiilor, care se calculează astfel:

(a) Amprenta și randamentul emisiilor cabinei

Emisiile cabinei pe pasager (C_{ef})

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

Emisiile cabinei pe pasager-kilometru (C_{ei})

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

unde:

$R =$ *GCD*, intervalul de zbor determinat prin metoda distanței ortodromice (GCD), exprimat în km;

(b) amprenta și randamentul emisiilor mărfurilor

Emisiile mărfurilor pe tonă de marfă (F_{ef})

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

Emisiile mărfurilor pe tonă-kilometru (F_{ee})

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

4. ATRIBUIREA EMISIILOR GENERATE DE ZBOR FIECĂREI CLASE DE CABINĂ

1. În cazul în care o aeronavă este operată cu mai mult de o clasă de cabină, emisiile cabinei se alocă fiecărei clase de cabină.

2. În cazul în care operatorul de aeronavă raportează suprafața zonei de scaune pentru fiecare configurație a tipului de aeronavă, suprafața zonei de scaune (*SA*) respectivă se utilizează în primul rând pentru a calcula factorul clasei de cabină care trebuie aplicat.

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

unde:

CCF = factorul de clasă de cabină, care reprezintă atribuirea emisiilor cabinei pe pasager pentru fiecare clasă de cabină, estimat pe baza suprafeței zonei de scaune atribuite unei aeronave la clasa cea mai de jos;

SA_c = suprafața podelei pentru fiecare loc în fiecare clasă de cabină („c”), exprimată în metri pătrați;

SA_l = suprafața podelei pentru fiecare loc din clasa de cabină cea mai de jos („l”), exprimată în metri pătrați.

3. În cazul în care informațiile menționate la punctul anterior nu sunt disponibile, CCF se estimează pe baza mediilor ponderate ale suprafețelor zonei de scaune raportate în conformitate cu articolul 3 alineatul (4) litera (a). Mediile ponderate se bazează, dacă este posibil, pe date specifice ale operatorului și se calculează cel puțin pentru fiecare clasă de cabină.

4. În cazul în care informațiile pentru estimarea CCF sunt insuficiente, se utilizează valorile CCF implicite prevăzute în tabelul 1.

Tabelul 1

Calcularea CCF pe baza suprafeței zonei de scaune și valorile implicite

Clasa de cabină (c)	CCF pe baza suprafeței zonei de scaune	CCF implicit	
		Fuzelaj lat ($CCF_{c\text{-}w}$)	Fuzelaj îngust ($CCF_{c\text{-}n}$)
Economică (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Economică Premium (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Clasa de cabină (c)	CCF pe baza suprafeței zonei de scaune	CCF implicit	
		Fuzelaj lat ($CCF_{c\text{-}w}$)	Fuzelaj îngust ($CCF_{c\text{-}n}$)
Business (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
Întâi (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

5. Întrucât emisiile cabinei includ toți pasagerii unui zbor, indiferent de clasa de cabină în care sunt așezați, emisiile cabinei se atribuie fiecărui pasager pe baza factorului de clasă de cabină respectiv. Fiecare atribuire se realizează pe baza unui număr teoretic de pasageri (LC_{eq}) utilizând ca echivalent comun clasa de cabină cea mai de jos.

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

unde:

LC_{eq} = numărul teoretic de pasageri calculat cu scopul de a atribui emisiile cabinei pasagerilor din fiecare clasă de cabină,

pax_c = numărul de pasageri din fiecare clasă de cabină.

6. Emisiile pe echivalent pasager din clasa de cabină cea mai de jos sunt apoi atribuite fiecărui pasager proporțional cu factorul lor de clasă de cabină corespunzător:

Emisiile clasei de cabină pe pasager (CC_{ef})

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

Emisiile clasei de cabină pe pasager-kilometru (CC_{ef})

$CC_{ee} = \frac{CC_{ef}}{R}$, exprimate în g CO_2eq/pkm

ANEXA III

MODELE PENTRU AFIȘAREA ETICHETELOR

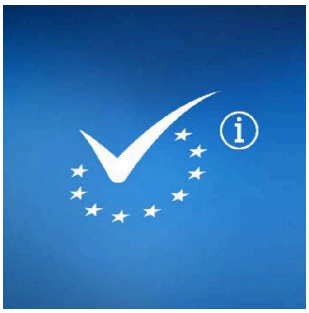
1. Logotipul etichetei trebuie să îndeplinească cerințele de mai jos.

(a) Logotipul trebuie să fie următorul, afișat în funcție de culoarea fundalului pe care este aplicat, pentru ca modelul să fie accesibil și ușor de perceput de către utilizator.

(a) Versiunea principală a logotipului, care trebuie folosită ori de câte ori este posibil, este următoarea:



(b) Versiunea logotipului care trebuie folosită pe fundal de culoare închisă este următoarea:



(c) Logotipul care trebuie folosit pe fundal de culoare deschisă, numai în cazul în care versiunea principală nu este suficient de vizibilă, de exemplu din cauza contrastului slab, este următorul:



(b) Dacă spațiul este suficient, logotipul etichetei trebuie să fie însoțit în partea dreaptă de termenul „Verificat”. Acesta trebuie scris cu font Calibri și litere aldine, întotdeauna în limba utilizatorului:

(a) Versiunea principală a logotipului, care trebuie folosită ori de câte ori este posibil, este următoarea:



(b) Versiunea logotipului care trebuie folosită pe fundal de culoare închisă este următoarea:



(c) Logotipul care trebuie folosit pe fundal de culoare deschisă, numai în cazul în care versiunea principală nu este suficient de vizibilă, de exemplu din cauza contrastului slab, este următorul:



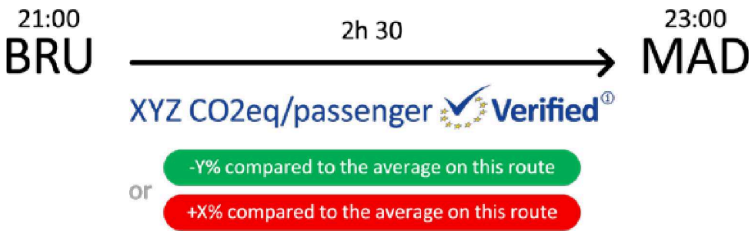
(c) Culoarea logotipului etichetei și a textului însoțitor trebuie să fie următoarea:

(i) albastru #034EA2;

(ii) galben #FFCB04.

(d) Afișarea primară menționată la punctul 2 trebuie să fie întotdeauna afișat în limba utilizatorului (versiunea în limba engleză în scopuri ilustrative) și să respecte următorul format:

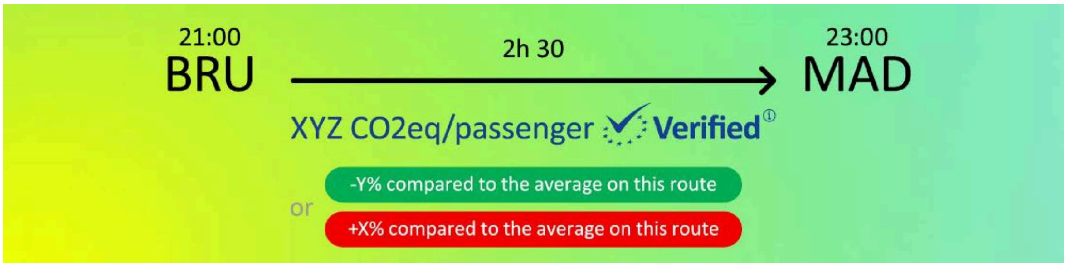
(a) ori de câte ori este posibil:



(b) pe fundal de culoare închisă:

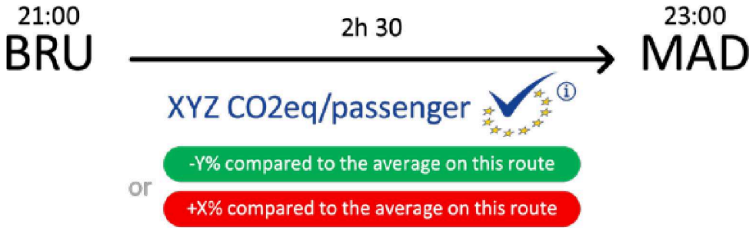


(c) pe fundal de culoare deschisă, numai în cazul în care versiunea principală nu este suficient de vizibilă, de exemplu din cauza contrastului slab:

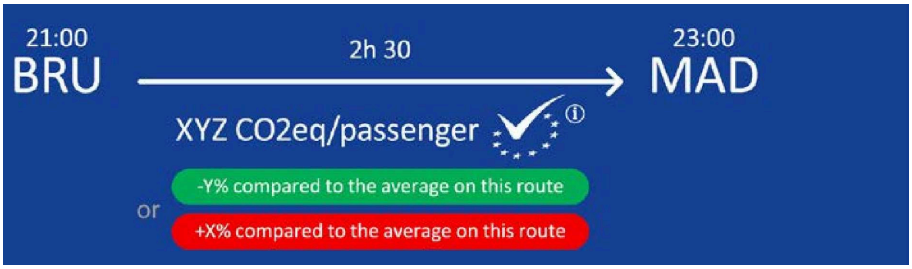


(e) Ori de câte ori nu există suficient spațiu pentru a respecta cerințele de la punctul anterior, afișarea primară trebuie să fie organizată astfel:

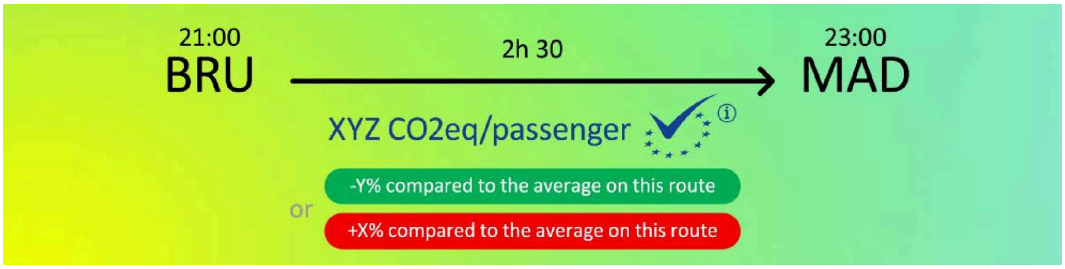
(a) ori de câte ori este posibil:



(b) pe fundal de culoare închisă:



(c) pe fundal de culoare deschisă, numai în cazul în care versiunea principală nu este suficient de vizibilă, de exemplu din cauza contrastului slab:



(f) Afișarea secundară menționată la punctul 3 trebuie să aibă următoarea structură, să fie întotdeauna în limba utilizatorului și să apară atunci când se trece cursorul pe deasupra logotipului sau a pictogramei de informații („i”) vizibilă în partea dreaptă a logotipului pe afișajul primar sau când se face clic pe acestea:

Eticheta verificată privind emisiile generate de zbor

Emisiile sunt estimate în conformitate cu **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3170 al Comisiei (eticheta privind emisiile generate de zbor)**. Emisiile sunt estimate pe baza celor mai recente date operaționale privind performanța zborurilor anterioare.

Emisii pentru [clasa de cabină] a unui [denumirea producătorului] + [codul OACI al aeronavei]

DE LA [numele aeroportului de plecare] LA [numele aeroportului de sosire] ([123] km)

[123] kg CO_2eq/pasager

+/- X% [valoare de referință care urmează să fie elaborată]

[123] kg CO2eq/pasager-kilometru

+/- X% [valoare de referință care urmează să fie elaborată]

[123] kg CO2eq/MJ

+/- X% [valoare de referință care urmează să fie elaborată]

Emisiile sunt estimate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

O agenție a Uniunii Europene

Valabilă până la ZZ luna AAAA

Mai multe informații despre această etichetă: www.flightemissions.eu

(g) eticheta poartă denumirea de „etichetă privind emisiile generate de zbor”;

2. Următoarele informații se includ întotdeauna la afișarea primară a etichetei, alături de logotip:

(a) pentru zborurile de pasageri, emisiile clasei de cabină pe pasager, exprimate în kg CO_2eq/pax. Atunci când pasagerii sunt însoțiți de sugari cu vârsta de până la 24 de luni ținuți în brațe cu utilizarea unei centuri de siguranță pentru sugari, emisiile preconizate ale cabinei pe pasager sunt doar emisiile corespunzătoare adultului;

(b) pentru zborurile care transportă exclusiv mărfuri, având în vedere articolul 9, emisiile mărfurilor pe tonă, exprimate în kg CO_2eq/t;

(c) o versiune la scară mică a logotipului etichetei, astfel cum este prezentat la punctul 1 litera (b);

(d) comparația relativă, exprimată procentual, între emisiile precizate la litera (a) sau (b) și o valoare de referință care urmează să fie stabilită de agenție pe baza performanței tipice observate pe ruta respectivă sau pe rute comparabile. Se poate utiliza culoarea verde pentru a indica o diferență negativă și culoarea roșie pentru a indica o diferență pozitivă în comparație cu media;

(e) o pictogramă, stilizată ca pictogramă de informații („i”), cu rolul de a deschide afișarea secundară.

3. La afișarea secundară a etichetei se includ următoarele informații suplimentare:

(a) denumirea operatorului de aeronave;

(b) ruta, definită prin numele aeroportului de plecare și al celui de sosire;

(c) distanța parcursă pe această rută, exprimată în kilometri;

(d) pentru zborurile de pasageri, emisiile clasei de cabină pe pasager-kilometru, exprimate în kg CO_2eq/pasager-kilometru;

(e) pentru zborurile care transportă exclusiv mărfuri, având în vedere articolul 9, emisiile mărfurilor pe tonă-kilometru, exprimate în kg CO_2eq/tonă-kilometru;

(f) emisiile pe durata ciclului de viață al combustibililor de aviație, exprimate în kg CO_2eq/MJ;

(g) comparația relativă, exprimată procentual, între emisiile precizate la punctul 2 litera (a) și punctul 3 litera (d) sau la punctul 2 litera (b) și punctul 3 litera (e), precum și la punctul 3 litera (f), și o valoare de referință care urmează să fie stabilită de agenție pe baza performanței tipice observate pe ruta respectivă sau pe rute comparabile. Se poate utiliza culoarea verde pentru a indica o diferență negativă și culoarea roșie pentru a indica o diferență pozitivă în comparație cu media;

(h) perioada de valabilitate a etichetei, inclusiv ultima zi de valabilitate a acesteia;

(i) un link către eticheta specifică privind emisiile generate de zbor găzduită pe site-ul web creat în conformitate cu articolul 8, stilizat ca www.flightemissions.eu.

4. La afișarea etichetei trebuie respectate următoarele specificații tehnice pe parcursul perioadei de valabilitate:

(a) afișarea se face într-un format accesibil și prelucrabil automat;

(b) informațiile prezentate la afișarea primară a etichetei nu necesită interacțiunea cu pasagerul;

(c) fontul folosit pentru etichetă (Calibri) și dimensiunea caracterelor trebuie să fie clare și lizibile.