Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/3170

31.12.2024

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2024/3170

z 18. decembra 2024,

ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia týkajúce sa dobrovoľného systému environmentálneho označovania na účely hodnotenia environmentálnych vlastností letov zriadeného podľa článku 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 (letový emisný štítok)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) ([1]), a najmä na jeho článok 14 ods. 11,

keďže:

(1) Článkom 14 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2023/2405 sa stanovuje dobrovoľný systém environmentálneho označovania umožňujúci meranie environmentálnych vlastností letov a otvorený pre všetkých prevádzkovateľov lietadiel, na ktorých sa vzťahuje uvedené nariadenie.

(2) S cieľom umožniť spotrebiteľom robiť informované rozhodnutia, pokiaľ ide o lety a iné alternatívne spôsoby dopravy, by sa v tomto nariadení mala stanoviť stabilná, spoľahlivá, transparentná a harmonizovaná metodika odhadu emisií z letov na základe primárnych údajov a pravidlá informovania cestujúcich o emisiách z letov. Keďže výsledkom metodiky je odhad emisií z letov, v tomto nariadení by sa mal pre toto označenie používať termín, ktorý presne vyjadruje použitú metodiku. Preto by sa označenie malo volať letový emisný štítok.

(3) Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sa usilujú o vydanie štítkov pre svoje lety, by mali požiadať Agentúru Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) s dostatočným časovým predstihom, aby agentúra aj prevádzkovateľ lietadla mohli pripraviť hlásenia a príslušnú digitálnu infraštruktúru.

(4) Metodika odhadu emisií z letov stanovená v tomto nariadení by mala zabezpečiť najvyššiu úroveň transparentnosti a vysledovateľnosti odhadov a základných predpokladov, ktoré by mali byť vždy v súlade s pripravovanými aktmi Únie o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

(5) Emisie z letov by sa mali odhadovať na základe priemernej výkonnosti minulých letov ako funkcie priemerných environmentálnych vlastností leteckých palív použitých na uskutočnenie každého letu a priemernej spotreby leteckých palív v predchádzajúcom zodpovedajúcom plánovacom období. Tieto dva faktory sú najspoľahlivejšie a najistejšie na presný odhad emisií z letov. Vzhľadom na možné technické obmedzenia pri dosahovaní takejto úrovne podrobnosti o presných šaržiach leteckých palív spotrebovaných pri prevádzke každého letu by sa v tomto nariadení mali stanoviť aj spoľahlivé metódy na dosiahnutie čo najpresnejšieho a najbezpečnejšieho priblíženia spotreby leteckých palív a emisií z leteckých palív počas životného cyklu, pričom by sa malo usilovať o minimalizáciu zaťaženia prevádzkovateľov lietadiel a agentúry. Na účely odhadu emisií z letov na trati za dané plánovacie obdobie by sa mali zohľadniť najnovšie dostupné informácie z predchádzajúceho zodpovedajúceho plánovacieho obdobia a v tomto nariadení by sa mali na tento účel stanoviť osobitné požiadavky. Používanie informácií z predchádzajúceho kalendárneho roka pri odhadovaní emisií z letov by malo agentúre umožniť používať informácie, ktoré už overili nezávislí overovatelia, a zároveň minimalizovať administratívne zaťaženie a používať najnovšie výkonnostné informácie.

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

(6) Presné odhady budúcej spotreby leteckých palív sú nevyhnutné pre výpočet emisií z letov a tieto odhady by mali byť založené na najnovších vedeckých dôkazoch. Tieto odhady spotreby leteckých palív by mali byť založené aj na primárnych údajoch, ktoré nahlásili prevádzkovatelia lietadiel o svojej poslednej prevádzke, čo by mali byť údaje za predchádzajúce zodpovedajúce plánovacie obdobie. Použitie sekundárnych údajov, ako sú údaje pochádzajúce z modelov a odhadov, ktoré nie sú úplne odvodené z primárnych údajov, by sa malo obmedziť na výnimočné prípady, keď nie sú k dispozícii primárne údaje alebo keď nie je možné s dostatočnou presnosťou vypracovať odhady založené na primárnych údajoch. Takáto situácia môže nastať najmä vtedy, keď sa prevádzkovateľ lietadla rozhodne prevádzkovať lety na nových trasách alebo keď sa lety prevádzkované na existujúcich trasách plánujú za odlišných podmienok. Týmto nariadením by sa malo zabezpečiť, aby metodické požiadavky na odhad spotreby leteckých palív boli naďalej v súlade s najnovšími vedeckými poznatkami a vývojom.

(7) Emisie z leteckých palív počas životného cyklu majú potenciál byť nižšie ako emisie z konvenčných leteckých palív počas životného cyklu, a to v závislosti od mnohých faktorov, ako je výber surovín a postupov výroby. V takýchto emisiách z leteckých palív počas životného cyklu sa zohľadňujú emisie ekvivalentu oxidu uhličitého (CO_2eq) pri výrobe, preprave, distribúcii a spotrebe energie na palube, a to aj počas spaľovania, aby zostali v súlade s právom Únie, najmä s nariadením (EÚ) 2023/2405, ale aj so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 ([2]). Preto by rozsah plynov, ktoré sa zohľadňujú pri odhade emisií z leteckých palív počas životného cyklu, mal predstavovať súčet oxidu uhličitého (CO_2), metánu (CH_4) a oxidu dusného (N_2O). Emisie z leteckých palív počas životného cyklu by sa mali vypočítať v súlade s bodom C prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001 a prípadne s iným príslušným právom Únie a medzinárodnými normami a údajmi a metodikami, v ktorých sa zohľadňuje najnovší vedecký vývoj v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).

(8) Keďže sa uznáva, že informácie o spotrebe a emisiách z leteckých palív počas životného cyklu sú veľmi dôležité pre presný odhad emisií z letov, v tomto nariadení by sa mali stanoviť podmienky, za ktorých majú prevádzkovatelia lietadiel tieto informácie oznamovať agentúre. Zaťaženie spojené s nahlasovaním by sa malo minimalizovať, najmä pre malých a stredných prevádzkovateľov lietadiel, aby sa predišlo tomu, že prevádzkovatelia lietadiel budú odradení od používania letového emisného štítka. Prevádzkovatelia lietadiel by preto mali mať možnosť nahlasovať údaje agentúre jednoduchým a bezproblémovým spôsobom s použitím digitálnych nástrojov na nahlasovanie údajov vyvinutých agentúrou a prípadne s využitím informácií, ktoré už boli nahlásené na iné účely. Aby agentúra mohla vypracovať spoľahlivé odhady, mala by mať prístup ku všetkým potrebným informáciám o objemoch leteckých palív, ktoré každý prevádzkovateľ lietadla na každom letisku načerpáva, a o objemoch, ktoré dodávatelia leteckého paliva dodávajú prevádzkovateľom lietadiel na každom letisku, a o ich príslušných emisiách z leteckých palív počas životného cyklu.

(9) Metodika odhadu emisií z letov stanovená v tomto nariadení by mala držať krok s vývojom príslušného práva Únie a medzinárodných noriem, údajov a metodík a s vedeckým vývojom, najmä pokiaľ ide o používanie štandardných hodnôt. Na účely tohto nariadenia by mala byť základná hodnota intenzity emisií pre konvenčné letecké palivá 89 g CO_2eq/MJ, čo je referenčná hodnota pre letecké palivá vyvinutá v rámci ICAO, kým sa v práve Únie nestanoví porovnateľná hodnota pre fosílne palivá špecifické pre leteckú dopravu. Hmotnosť pripadajúca na jedného cestujúceho vrátane batožiny by mala byť 100 kg a energetický obsah leteckých palív by mal byť v súlade so smernicou (EÚ) 2018/2001 a platnými medzinárodnými normami a metodikami.

(10) Na účely tohto nariadenia sa environmentálne vlastnosti obmedzujú na emisie skleníkových plynov z leteckých palív používaných prevádzkovateľmi lietadiel, prevádzkovú výkonnosť letov a ich flotily a vplyv leteckej dopravy na spotrebu leteckých palív. Toto nariadenie sa preto nevzťahuje na iné vplyvy na životné prostredie, ako je hluk a emisie iných látok znečisťujúcich ovzdušie, napríklad oxidov dusíka (NOx) alebo tuhých častíc (PM).

([2]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Metodika odhadu emisií z letov vychádza z priemernej spotreby leteckých palív v minulosti a obnova flotily lietadiel a optimalizované plánovanie trás môžu mať nezanedbateľný vplyv na zníženie spotreby leteckých palív, a tým aj na zníženie emisií z letov. Tieto dva faktory by sa mali automaticky zohľadniť v metodike odhadu emisií z letov, aby sa uľahčil prechod na efektívnejšie lietadlá a optimalizované plánovanie trás. Preto by emisie z letov odhadované agentúrou pomocou metodiky stanovenej v tomto nariadení mali motivovať k obnove flotily a optimalizovanému plánovaniu trás. Metodika stanovená v tomto nariadení by mala byť dostatočne spoľahlivá na to, aby sa prispôsobila technologickým zmenám a prevádzkovému pokroku.

(12) Ak sa prevádzkové podmienky budúcich pravidelných letov zhodujú s letmi, ktoré sa už na danej trase prevádzkujú, odhady stanovené v súlade s týmto nariadením na tej istej trase sú podstatne spoľahlivejším odhadom environmentálnych vlastností týchto pravidelných letov. Na účely tohto nariadenia sa prevádzkové podmienky vzťahujú na typ lietadla, druh leteckých palív, priemerný počet cestujúcich a hmotnosť prepravovaného nákladu. Ak však prevádzkovateľ lietadla zmení prevádzkové podmienky letu alebo prevádzkuje nové lety, odhadovaná spotreba leteckých palív a odhadované environmentálne vlastnosti leteckých palív by sa mali stanoviť pomocou najnovších dostupných vedeckých metód a dôkazov. Takéto odhady by mali byť presné a založené na prístupe, ktorý zodpovedá zásade predbežnej opatrnosti. V tomto nariadení by sa preto mala stanoviť metodika odhadu emisií z letov pre oba prípady, t. j. pre lety, pri ktorých sú k dispozícii všetky potrebné informácie o minulých operáciách prevádzkovateľa lietadla a ktoré sa považujú za spoľahlivý zdroj odhadov týchto operácií, a pre lety, pri ktorých tieto informácie nie sú k dispozícii.

(13) Letové poriadky budúcich letov by sa mali agentúre poskytnúť za splnenia potrebných podmienok zachovania dôvernosti, aby agentúra mohla čo najpresnejším spôsobom porovnávať prevádzkové podmienky a odhadovať emisie z letov. Okrem toho by sa prevádzkovatelia lietadiel mali snažiť poskytnúť agentúre všetky ostatné informácie, ktoré by mohli uľahčiť čo najpresnejší odhad emisií z letov.

(14) Informácie nahlasované agentúre, najmä pokiaľ ide o spotrebu leteckého paliva na let a emisie z načerpaných leteckých palív počas životného cyklu na letisko, by mal pred ich nahlásením agentúre overiť nezávislý overovateľ. Toto nezávislé overovanie by sa malo vykonávať na základe zásad a usmernení príslušného práva Únie a platných medzinárodných noriem a metodík. Pri overovaní by sa mal zohľadniť aj aktuálny medzinárodný vývoj, najmä s cieľom zabezpečiť, aby sa aj na lety prilietajúce do Únie mohli v príslušných prípadoch vzťahovať ustanovenia tohto nariadenia.

(15) V tomto nariadení by sa mali stanoviť pravidlá týkajúce sa obdobia platnosti štítkov vydávaných agentúrou a podmienky začlenenia obdobia platnosti do ich vydávania prevádzkovateľom lietadiel, ako aj podmienky, za ktorých musia prevádzkovatelia lietadiel jasne poskytovať zákazníkom informácie o tejto platnosti.

(16) V tomto nariadení by sa mali stanoviť podmienky zobrazovania štítkov vydaných agentúrou. V čase digitalizácie, najmä v leteckej doprave, majú zákazníci online prístup k oveľa širšiemu súboru informácií o leteckých dopravných službách, ktoré ponúkajú konkurenční prevádzkovatelia lietadiel. Preto je nevyhnutné zabezpečiť, aby sa štítky vydané prevádzkovateľovi lietadla agentúrou umiestnili na všetkých predajných miestach, ktoré tento prevádzkovateľ lietadla vlastní, podľa modelov stanovených v tomto nariadení. Prevádzkovatelia lietadiel by takisto mali zabezpečiť, aby všetky predajné miesta, s ktorými majú zmluvný vzťah, boli označené štítkami vydanými agentúrou. Nakoniec, prevádzkovatelia lietadiel by mali vynaložiť primerané úsilie na zabezpečenie toho, aby aj na predajných miestach, s ktorými nespolupracujú, boli umiestnené štítky vydané agentúrou. Ak by sa tak nestalo, hrozilo by narušenie dôvery ľudí v štítok a v úsilie prevádzkovateľov lietadiel používať počas životného cyklu leteckých palív tie s nižšími emisiami.

(17) Týmto nariadením by sa mali stanoviť podmienky pre prevádzkovateľov lietadiel na zobrazenie štítkov vydaných agentúrou a zabezpečiť, aby boli emisie z letov ľahko rozpoznateľné. Mali by sa v ňom stanoviť špecifikácie návrhu a modely zobrazovania emisií z letov, ktoré majú všetci prevádzkovatelia lietadiel zobrazovať harmonizovaným a rozpoznateľným spôsobom.

(18) Súčasťou dizajnových prvkov by mal byť logotyp, ktorým by sa preukázalo, že emisie z let odhadla agentúra v mene Európskej únie v súlade s týmto nariadením. Tento harmonizovaný logotyp by mal slúžiť ako prostriedok na zabezpečenie uznania a budovania dôvery v odhadovanie emisií z letu v súlade s týmto nariadením. Mal by slúžiť aj na reprezentáciu tohto nariadenia vo svete a zabrániť zámene s inými právnymi predpismi Únie a existujúcimi iniciatívami v oblasti udržateľnosti, ako sú napríklad štítky vydané podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1369 ([3]) a delegovaných nariadení prijatých na jeho základe. S cieľom zlepšiť komunikáciu a zvýšiť informovanosť by sa v tomto nariadení mala stanoviť aj špecifická terminológia na zreteľné označovanie jednotlivých prvkov, ktoré tvoria letový emisný štítok. Patrí sem napríklad kombinácia emisií z letu, logotypu a ďalších aspektov, ktoré by mali byť kľúčovými prvkami tvoriacimi štítok. V tomto nariadení by sa preto mal stanoviť dizajn jednoduchého a zrozumiteľného logotypu štítka, ktorý musí byť vždy zobrazený spolu s emisiami z letu a zahŕňať vlajku Únie. Podmienkami zobrazovania štítkov stanovenými v tomto nariadení by sa malo zabezpečiť, aby boli štítky ľahko prístupné a zrozumiteľné, a podmienky zobrazovania by mali zákazníkom umožniť jednoduché porovnanie environmentálnych vlastností letov prevádzkovaných rôznymi prevádzkovateľmi lietadiel na rovnakej trase. Týmto nariadením by sa malo zabezpečiť konzistentné a presné zobrazovanie údajov o emisiách s cieľom zabezpečiť porovnateľnosť a spravodlivú hospodársku súťaž na vnútornom trhu s dopravou, najmä ak sú letecké dopravné služby súčasťou multimodálnych dopravných reťazcov alebo ak tieto služby konkurujú iným druhom dopravy. Na tieto účely by toto nariadenie malo byť v súlade s platnými právnymi predpismi o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb.

(19) Podmienky zobrazenia štítkov by sa mali rozdeliť na primárne zobrazenie a sekundárne zobrazenie. Zobrazenie štítkov má potenciál zlepšiť informovanosť zákazníkov o odhadovaných emisiách z letov a o úsilí prevádzkovateľov lietadiel znížiť vplyv nimi ponúkaných leteckých dopravných služieb na životné prostredie. Primárne zobrazenie, ktoré by malo vždy v ľahko zrozumiteľnej forme obsahovať kľúčové prvky daného letu počas celého procesu vyhľadávania a nákupu letu, by nemalo vyžadovať žiadnu interakciu zo strany zákazníka. Primárne zobrazenie by malo obsahovať aj prvky potrebné na to, aby zákazník mohol porovnať výkonnosť daného prevádzkovateľa lietadla s inými konkurenčnými prevádzkovateľmi lietadiel na rovnakej trase. Účelom takéhoto porovnania by malo byť uľahčiť zákazníkovi pochopiť relevantné environmentálne a aj ďalej motivovať prevádzkovateľov lietadiel k zlepšeniu ich environmentálnych vlastností. Sekundárne zobrazenie, ktoré by si malo vyžadovať interakciu zo strany zákazníka, aby bolo viditeľné, by malo obsahovať viac podrobností a kontext v súvislosti so spôsobom, akým boli odhadnuté emisie z letu vrátane napríklad priemerných environmentálnych vlastností leteckých palív používaných prevádzkovateľom lietadla.

(20) Na vybudovanie dôvery u zákazníkov je nevyhnutné zabezpečenie toho, aby prevádzkovatelia lietadiel vystavovali len platné štítky. V tomto nariadení by sa mali stanoviť podmienky, na základe ktorých bude agentúra overovať správne zavádzanie a zobrazovanie štítkov prevádzkovateľmi lietadiel v súlade s príslušným právom Únie a platnými medzinárodnými normami a metodikami. Prevádzkovatelia lietadiel by nemali zobrazovať zrušené a neplatné štítky. Mali by stanoviť aj podmienky, za ktorých agentúra preskúma presnosť a pravdivosť informácií, ktoré prevádzkovatelia lietadiel nahlásili v súvislosti s ich prevádzkovými činnosťami. Je preto vhodné, aby sa v tomto nariadení spolu s platnými pravidlami presadzovania a právomocami agentúry stanovili podmienky preskúmania štítkov, ako aj postup, ktorým agentúra zruší neplatné štítky alebo nariadi prevádzkovateľom lietadiel, aby zodpovedajúcim spôsobom upravili svoje zobrazenie.

(21) Agentúra by mala vytvoriť a spravovať webové sídlo o emisiách z letov, ktorým sa prevádzkovateľom lietadiel aj verejnosti umožní ľahký prístup k informáciám o systéme. Sídlo je potrebné aj na zatraktívnenie systému pre prevádzkovateľov lietadiel.

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1369 zo 4. júla 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre energetické označovanie a zrušuje smernica 2010/30/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 28.7.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) S cieľom uľahčiť zavádzanie letového emisného štítku v Únii by agentúra mala od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia do 1. januára 2028 vydávať štítky len pre osobné letecké dopravné služby alebo zmiešané lety osobnej a nákladnej dopravy, s výnimkou leteckých dopravných služieb, ktoré sa týkajú výlučne nákladu. Osobné a nákladné letecké dopravné služby sa vo svojej podstate líšia v spôsobe organizácie svojej činnosti, a najmä vo vzťahoch s konečnými zákazníkmi. V tomto nariadení sa uprednostňuje vydávanie štítkov pre prevádzkovateľov lietadiel, ktorí poskytujú osobné letecké dopravné služby, aby účastníci trhu mali dostatok času na oboznámenie sa so štítkom. Štítky by sa mali vzťahovať na všetky druhy leteckých dopravných služieb až od 1. januára 2028.

(23) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre ReFuelEU Aviation,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú podrobné ustanovenia na zabezpečenie jednotného vykonávania a dodržiavania pravidiel systému environmentálneho označovania stanovených v článku 14 nariadenia (EÚ) 2023/2405, konkrétne:

a) normalizovaná a vedecky podložená metodika výpočtu emisií z letov vrátane metodiky odhadov, založená na najlepších dostupných vedeckých údajoch;

b) postup, prostredníctvom ktorého majú prevádzkovatelia lietadiel poskytovať Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) príslušné informácie na účely odhadu emisií z letov a vydávanie príslušných štítkov;

c) obdobie platnosti štítkov vydaných agentúrou;

d) podmienky a postupy agentúry na preskúmanie, zrušenie a vydanie nových štítkov;

e) vzorové zobrazenia štítkov;

f) pravidlá na zabezpečenie jednoduchého prístupu ku všetkým vydaným štítkom v strojovo čitateľnom formáte;

g) možnosti a podmienky, za ktorých môžu prevádzkovatelia lietadiel zobrazovať iné informácie o environmentálnych vlastnostiach mimo rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „emisie z letu“ sú odhadované emisie z leteckých palív počas životného cyklu za let uskutočnený prevádzkovateľom lietadla, ktoré sa skladajú z emisií z kabíny a emisií z nákladu, merané v tonách ekvivalentu oxidu uhličitého;

2. „emisie z kabíny“ sú podielom emisií z letov pripadajúcich na kabínu, meraným v tonách ekvivalentu oxidu uhličitého;

3. „emisie z nákladu“ sú podielom emisií z letov pripadajúcich na náklad, meraným v tonách ekvivalentu oxidu uhličitého;

4. „emisie z kabíny na cestujúceho“ sú výsledkom vydelenia emisií z kabíny priemerným počtom cestujúcich na letoch v predchádzajúcom zodpovedajúcom plánovacom období, meraným v kilogramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na cestujúceho;

5. „emisie z nákladu na tonu“ sú výsledkom vydelenia emisií z nákladu priemernou hmotnosťou nákladu prepravovaného v lietadle v predchádzajúcom zodpovedajúcom plánovacom období, meraným v kilogramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na tonu nákladu;

6. „emisie z kabíny na osobokilometer“ sú výsledkom vydelenia odhadovaných emisií z kabíny na cestujúceho vzdialenosťou prevádzkovanej trasy, meraným v gramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na osobokilometer;

7. „emisie z nákladu na tonokilometer“ sú výsledkom vydelenia odhadovaných emisií z nákladu na tonu vzdialenosťou prevádzkovanej trasy, meraným v gramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na tonokilometer;

8. „štítok“ je grafický diagram, tlačený alebo elektronický, na ktorom sa kombinuje logotyp štítku a informácie uvedené v prílohe III;

9. „logotyp štítka“ je obrázok vymedzený v bode 1 prílohy III k tomuto nariadeniu, ktorý predstavuje overenie emisií z letu;

10. „neplatné štítky“ sú štítky s uplynutým obdobím platnosti;

11. „digitálny nástroj na nahlasovanie“ je digitálna platforma vyvinutá a spravovaná agentúrou ako jedinečné miesto kontaktu s prevádzkovateľmi lietadiel na nahlasovanie údajov a na distribúciu štítkov;

12. „lietadlo“ je „lietadlo“ v zmysle článku 3 bodu 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 ([4]);

13. „osvedčenie leteckého prevádzkovateľa“ je „osvedčenie leteckého prevádzkovateľa“ v zmysle článku 2 bodu 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([5]);

14. „letisko“ je „letisko“ v zmysle článku 2 bodu 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES ([6]);

15. „sedadlo“ je sedadlo namontované v lietadle, na ktorom môže byť cestujúci usadený počas trvania celej cesty;

16. „cestujúci“ je osoba, ktorá v okamihu odletu lietadla zaberá sedadlo v priestore kabíny lietadla a ktorá cestuje na palube lietadla s cieľom prísť na konkrétne miesto určenia;

17. „plocha na sedenie“ je plocha určená pre každé sedadlo pre každého cestujúceho a pre každú cestovnú triedu, meraná v metroch štvorcových;

18. „cestovná trieda“ je osobitná služba a priestor poskytovaný cestujúcim, ktorá je charakterizovaná špecifickou konfiguráciou sedadiel v kabíne, vybavením a štruktúrou cestovného;

19. „plánovacie obdobie“ je „plánovacie obdobie“ v zmysle v článku 2 písm. d) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 ([7]);

20. „celkové letecké palivo“ je množstvo leteckých palív spotrebovaných lietadlom pri prevádzkovaní letu od jeho počiatočného pohybu z parkovacieho miesta na letisku odletu až po úplné zastavenie na parkovacom mieste na letisku príletu, merané v tonách;

21. „čas letu“ je celkový čas, ktorý uplynie od počiatočného pohybu lietadla z parkovacieho miesta na letisku odletu až po jeho úplné zastavenie na parkovacom mieste na letisku príletu, meraný v minútach;

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

22. „emisie z leteckých palív počas životného cyklu“ sú emisie ekvivalentu oxidu uhličitého z leteckého paliva, ktoré zahŕňajú emisie ekvivalentu oxidu uhličitého z výroby, prepravy, distribúcie a používania energie na palube, vrátane emisií počas spaľovania, a ktoré predstavujú súčet emisií oxidu uhličitého (CO_2), metánu (CH_4) a oxidu dusného (N_2O), vypočítané v súlade s bodom C prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001 a prípadne s iným príslušným právom Únie a medzinárodnými normami a údajmi a metodikami, v ktorých sa zohľadňuje najnovší vedecký vývoj dosiahnutý v rámci ICAO, a merané v gramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na megajoul;

23. „ekvivalent oxidu uhličitého“ („CO_2eq“) je merná jednotka porovnávajúca radiačnú silu skleníkového plynu s radiačnou silou oxidu uhličitého (CO_2);

24. „schéma skleníkových plynov z leteckých palív“ je schéma, ktorá prevádzkovateľom lietadiel poskytuje výhody za zníženie emisií skleníkových plynov z leteckých palív;

25. „náklad“ je tovar, materiály a balíky iné ako batožina cestujúcich prepravované na palube lietadla, meraný v tonách;

26. „predajné miesto“ je fyzické miesto alebo služba online platformy, ktorú vlastní prevádzkovateľ lietadla alebo ktorá ponúka lety prevádzkovateľa lietadla, kde prevádzkovateľ lietadla alebo akákoľvek osoba oprávnená zastupovať uvedeného prevádzkovateľa lietadla uchováva a sprístupňuje verejnosti informácie o letoch prevádzkovaných uvedeným prevádzkovateľom lietadla na účely nákupu alebo porovnania.

Článok 3

Žiadosť o vydanie štítkov agentúrou

1. Prevádzkovateľ lietadla, ktorý žiada o vydanie štítkov pre svoje lety, predloží agentúre žiadosť do 1. februára každého roka použitím špecializovaného modulu digitálneho nástroja na nahlasovanie. Prevádzkovateľ lietadla na tento účel uvedie rozsah letov, ktoré majú byť zahrnuté, v súlade s článkom 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2023/2405. Na základe tejto žiadosti sa agentúra spojí s prevádzkovateľom lietadla.

2. Prevádzkovatelia lietadiel uvedení v odseku 1 nahlasujú každoročne do 1. mája cez špecializovaný modul digitálneho nástroja na nahlasovanie informácie uvedené v odsekoch 3 a 4, ktoré sa týkajú ich pravidelných letov a prevádzkovaných letov počas predchádzajúceho kalendárneho roka.

3. Prevádzkovateľ lietadla oznámi tieto informácie o svojich pravidelných letoch na dve nadchádzajúce plánovacie obdobia:

a) trasy s uvedením letísk odletu a príletu vymedzených príslušnými kódmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) a Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA);

b) typ alebo typy lietadla, ktoré sa majú použiť vrátane kapacity sedadiel za jednotlivé cestovné triedy, a ich kódy ICAO a IATA;

c) odhadovaný počet letov, ktoré sa majú prevádzkovať na každej trase, spolu s podrobným odôvodnením odhadu;

d) plánovacie obdobie alebo obdobia prevádzky;

e) dobrovoľne, pokiaľ ide o nové pravidelné lety alebo ak sa prevádzkové podmienky výrazne líšia od predchádzajúcej prevádzky, tieto informácie spolu s podrobným odôvodnením:

   i) odhadované množstvo celkového leteckého paliva;

   ii) odhadovaný počet cestujúcich za jednotlivé cestovné triedy;

   iii) odhadované množstvo nákladu.

4. Prevádzkovateľ lietadla nahlasuje tieto informácie o prevádzke uskutočnenej počas predchádzajúceho kalendárneho roka:

a) za každé prevádzkované lietadlo:

   i) typ lietadla vymedzený príslušnými kódmi ICAO a IATA;

   ii) počet dostupných sedadiel za jednotlivé cestovné triedy pre každú konfiguráciu kabíny;

iii) plochu na sedenie za jednotlivé cestovné triedy, ak je k dispozícii;

b) za každý let prevádzkovaný na danej trase:

i) typ lietadla vymedzený príslušnými kódmi ICAO a IATA;

ii) trasu s uvedením letísk odletu a príletu, ktoré sú vymedzené príslušnými kódmi ICAO a IATA;

iii) počet letov vykonaných za rovnakých prevádzkových podmienok;

iv) počet cestujúcich a sedadiel za jednotlivé cestovné triedy;

v) množstvo nákladu;

vi) množstvo celkového leteckého paliva;

vii) čas letu;

viii) mesiac a rok prevádzky;

c) za každú šaržu leteckých palív, ktoré boli načerpané na danom letisku odletu, zakúpené od dodávateľov leteckého paliva a na ktoré boli uplatnené výhody, a dobrovoľne za všetky ostatné šarže leteckých palív:

i) množstvo v tonách, číslo šarže a identifikáciu dodávateľa leteckého paliva;

ii) letisko vymedzené príslušnými kódmi ICAO a IATA a doklad o kúpe a doručení na toto letisko;

iii) emisie z leteckých palív počas životného cyklu v gramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na megajoul (g CO_2eq/MJ);

iv) v prípade potreby vyhlásenie o schéme skleníkových plynov z leteckých palív, v rámci ktorej sa uplatňoval nárok na výhody, odkaz na právny nástroj, na základe ktorého sa uplatňoval nárok na výhody, a identifikáciu orgánu, ktorému sa žiadosť predložila.

5. Agentúra použije informácie uvedené v odsekoch 3 a 4 s nevyhnutnými opatreniami na zachovanie dôvernosti na účely spracovania žiadosti a vydania štítkov.

6. Agentúra zohľadní aj informácie nahlásené prevádzkovateľmi lietadiel a dodávateľmi leteckého paliva podľa článkov 8 a 10 nariadenia (EÚ) 2023/2405.

7. Agentúra môže od prevádzkovateľa lietadiel požadovať, aby poskytol akékoľvek dodatočné informácie potrebné na odhad emisií z letu a na vydanie štítkov.

8. Skôr ako prevádzkovateľ lietadiel poskytne agentúre informácie uvedené v odsekoch 4 a 6, tieto informácie overí nezávislý overovateľ uvedený v správe prevádzkovateľa lietadiel. Overovanie sa vykonáva v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 8 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2023/2405. Na uľahčenie procesu overovania informácií uvedených v odsekoch 4 a 6 prevádzkovateľ lietadla poskytne overovateľovi všetky príslušné podporné dokumenty.

Informácie poskytnuté podľa odseku 4 písm. c) týkajúce sa emisií z leteckých palív počas životného cyklu okrem toho overí jeden z certifikačných orgánov určených v rámci smernice (EÚ) 2018/2001 alebo systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA).

Článok 4

Prideľovanie štítkov letom prevádzkovateľov lietadiel

1. Ak agentúra považuje informácie poskytnuté prevádzkovateľom lietadla v súlade s článkom 3 za úplné a presné, do 30. júna každého roka:

a) odhadne emisie za každý let alebo skupinu letov v súlade s článkom 5;

b) vygeneruje a pridelí štítky plánovaným letom, pričom oddelí štítky za každé z dvoch nadchádzajúcich plánovacích období v súlade s obdobím platnosti uvedeným v odseku 2;

c) rozošle štítky v strojovo čitateľnom formáte prevádzkovateľom lietadiel a informuje ich o lehote na zobrazenie a období platnosti štítkov cez špecializovaný modul digitálneho nástroja na nahlasovanie a s použitím vzorov stanovených v prílohe III.

2. Obdobie platnosti štítkov vydaných agentúrou zodpovedá tomuto:

a) pre zimné plánovacie obdobie prevádzkovateľa lietadla sa obdobie platnosti začína od okamihu vydania štítku až do konca zimného plánovacieho obdobia v súlade s harmonogramom stanoveným v prílohe I;

b) pre letné plánovacie obdobie prevádzkovateľa lietadla sa obdobie platnosti začína od piatich mesiacov pred začiatkom tohto letného plánovacieho obdobia až do jeho konca v súlade s harmonogramom stanoveným v prílohe I.

3. Ak agentúra zistí, že prevádzkovateľ lietadla nepredložil všetky informácie potrebné na vydanie štítkov v súlade s článkom 3, alebo ak má riadne opodstatnené dôvody domnievať sa, že poskytnuté informácie nie sú úplné alebo presné, požiada prevádzkovateľa lietadla, aby opravil poskytnuté informácie alebo poskytol dodatočné informácie.

4. Ak agentúra po podaní žiadosti uvedenej v predchádzajúcom odseku zistí, že informácie poskytnuté prevádzkovateľom lietadla nespĺňajú minimálne požiadavky stanovené v článku 3 alebo že pravdivosť alebo presnosť takýchto informácií nie je možné overiť, agentúra po tom, ako prevádzkovateľovi lietadla udelí právo na vypočutie, vydanie štítkov zamietne. Agentúra o tom informuje príslušného prevádzkovateľa lietadla.

5. Ak je potrebné opraviť informácie poskytnuté prevádzkovateľom lietadla v súlade s článkom 3 po ich predložení alebo po ich overení agentúrou, alebo ak už nie sú platné, prevádzkovateľ lietadla o tom bezodkladne informuje agentúru cez digitálny nástroj na nahlasovanie a poskytne opravené informácie s potrebným odôvodnením. Agentúra môže na základe informácií a odôvodnenia poskytnutých prevádzkovateľom lietadla spätne aktualizovať emisie z letov a vydať nové štítky pre príslušné lety alebo skupinu letov.

Článok 5

Odhad emisií z letu

1. Agentúra odhadne emisie za každý let alebo skupinu letov prevádzkovaných prevádzkovateľom lietadla za rovnakých podmienok s použitím metodiky stanovenej v prílohe II k tomuto nariadeniu, a to tak, že:

a) vypočíta emisie z letu v súlade s bodom 1 prílohy II;

b) rozdelí emisie z letu na kabínu a na náklad v súlade s bodom 2 prílohy II;

c) vygeneruje emisnú stopu a účinnosť v súlade s bodom 3 prílohy II;

d) priradí emisie z kabíny každej cestovnej triede v súlade s bodom 4 prílohy II.

2. Pri uplatňovaní metodiky stanovenej v prílohe II agentúra odhaduje emisie za každý let alebo skupinu letov prevádzkovaných prevádzkovateľom lietadla za rovnakých podmienok v súlade s najlepším odhadom:

a) očakávanej spotreby leteckých palív potrebných na prevádzku letu s odletom z daného letiska, odhadnutej na základe váženého priemeru celkového leteckého paliva za všetky lety prevádzkované na danej trase v predchádzajúcom zodpovedajúcom plánovacom období;

b) očakávaných emisií z leteckých palív počas životného cyklu načerpaných na danom letisku odletu odhadnutých na základe váženého priemeru emisií z leteckých palív počas životného cyklu načerpaných na danom letisku v predchádzajúcom zodpovedajúcom plánovacom období.

3. Ak informácie potrebné na odhad spotreby leteckého paliva v súlade s odsekom 2 písm. a) tohto článku neexistujú, sú nedostatočné, nedajú sa overiť alebo existujú len pre výrazne odlišné prevádzkové podmienky, agentúra odhadne spotrebu leteckých palív potrebných na prevádzku letu v súlade s bodom 1 ods. 3 písm. b) prílohy II.

4. Ak informácie potrebné na odhad očakávaných emisií z leteckých palív počas životného cyklu podľa odseku 2 písm. b) neexistujú, sú nedostatočné, nedajú sa overiť alebo existujú pre výrazne odlišné prevádzkové podmienky, agentúra považuje tieto letecké palivá za konvenčné letecké palivá.

5. Odchylne od odseku 2 písm. b) môže agentúra na účely odhadu priemerných emisií z leteckých palív počas životného cyklu v súlade s uvedeným písmenom priradiť konkrétne šarže leteckých palív konkrétnemu letu alebo skupine letov prevádzkovaných prevádzkovateľom lietadla s odletom z daného letiska odletu za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

a) prevádzkovateľ lietadla o to požiadal cez špecializovaný modul digitálneho nástroja na nahlasovanie;

b) letecké palivá pre prevádzkovateľov lietadiel fyzicky dodáva na tomto letisku pre konkrétny let alebo skupinu letov dodávateľ leteckého paliva vo fyzicky identifikovateľných šaržiach, pričom sú doložené dokladom o dodávke, ako je napríklad doklad o preprave výrobku;

c) let alebo skupina letov, ku ktorým sú šarže priradené, sú identifikované a určené aspoň podľa trasy;

d) šarže leteckých palív priradené konkrétnemu letu alebo skupine letov v súlade s týmto článkom sa odpočítajú od celkového odhadu váženého priemeru emisií z leteckých palív počas životného cyklu prevádzkovateľa lietadla na danom letisku a nepoužívajú sa na určenie priemerných environmentálnych vlastností leteckých palív na danom letisku;

e) v prípade potreby sa letecké palivá priraďujú k tomu istému konkrétnemu letu alebo podskupine letov nahlásených podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES ([8]).

6. Ak prevádzkovateľ lietadla uskutočňuje následné lety bez toho, aby medzi nimi doplnil letecké palivo, agentúra rozdelí očakávané emisie z leteckých palív počas životného cyklu na pôvodnom letisku odletu pomerne medzi všetky lety prevádzkované za takýchto okolností.

7. Ak prevádzkovateľ lietadla neposkytne agentúre dostatočné informácie o emisiách z leteckých palív počas životného cyklu, ktoré sa načerpali na letisku odletu, alebo ak letecké palivá nemožno fyzicky priradiť ku konkrétnemu letisku odletu, agentúra považuje tieto šarže leteckých palív za konvenčné letecké palivá.

8. Štandardné hodnoty použité pri odhade očakávaných emisií z leteckých palív počas životného cyklu uvedených v odseku 2 písm. b) sa zverejňujú a aktualizujú na webovom sídle vytvorenom podľa článku 8.

([8]) Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Článok 6

Zobrazovanie štítkov prevádzkovateľmi lietadiel

1. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sú držiteľmi štítkov, sú zodpovední za spôsob používania štítkov a logotypu štítkov, najmä v súvislosti s reklamou, a za dodržiavanie požiadaviek v tomto nariadení. Na základe vydania štítkov vrátane logotypu štítku má prevádzkovateľ lietadla alebo predajné miesto právo používať logotyp štítku iba v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení.

2. Prevádzkovatelia lietadiel umiestnia štítky, ktoré im boli vydané, na všetkých predajných miestach, ktoré vlastnia, bez zbytočného odkladu a v súlade so špecifikáciami v prílohe III a s týmito požiadavkami:

a) najneskôr do 15 dní od ich doručenia agentúrou v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. c). Akékoľvek oneskorenie sa v rámci týchto 15 dní agentúre oznámi a zdôvodní;

b) štítky sa zobrazujú zreteľne a viditeľne spolu s podstatnými údajmi o lete vrátane trasy, plánovaného času a trvania letu a ceny počas celého elektronického procesu nákupu, počnúc výsledkami vyhľadávania letov a po dokončení nákupu, ako aj v elektronickom potvrdení o nákupe a pri doručení takéhoto potvrdenia;

c) štítky musia byť zobrazené vo všetkých vizuálnych reklamných a technických propagačných materiáloch k uvedeným letom, a to aj na internete, v digitálnych aplikáciách a vo fyzickej podobe, bez ohľadu na geografické umiestnenie takejto reklamy alebo propagácie.

3. Prevádzkovatelia lietadiel môžu štítky umiestniť na palubné lístky tých letov, pre ktoré boli štítky vydané.

4. Prevádzkovatelia lietadiel zobrazujú štítky, ktoré im boli vydané, bez prerušenia počas príslušných období platnosti stanovených v článku 4 ods. 2.

5. S cieľom zabezpečiť zreteľné a správne zobrazenie štítkov prevádzkovatelia lietadiel:

a) nezobrazia štítky, značky, symboly alebo akékoľvek iné rovnocenné formy alebo nápisy, ktoré napodobňujú štítky vydané podľa tohto nariadenia a ktoré nie sú v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a ani ich neposkytnú zákazníkom;

b) nezobrazia emisie z letov rovnocenné alebo podobné emisiám uvedeným na štítkoch stanovených v tomto nariadení alebo ktoré napodobňujú emisie z letov odhadnuté podľa tohto nariadenia, alebo ktoré môžu napodobňovať alebo kopírovať informácie alebo merné jednotky stanovené v článku 14 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2023/2405 pre lety alebo skupiny letov, pre ktoré neboli podané žiadosti o vydanie štítkov podľa tohto nariadenia, a pre akúkoľvek inú činnosť, ktorá nesúvisí s rozsahom pôsobnosti tohto nariadenia, a ani ich neposkytnú zákazníkom;

c) zdržia sa uvádzania akýchkoľvek informácií v súvislosti s nákupom určitého druhu leteckého paliva, ktoré by mohli u zákazníkov vyvolať mylný dojem, že daný let sa bude prevádzkovať s určitým druhom leteckého paliva, pokiaľ prevádzkovateľ lietadla nemôže preukázať fyzickú prítomnosť tohto druhu leteckého paliva pri danom lete v množstve a vlastnostiach, ktoré spotrebiteľom tvrdí.

6. Prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia, aby v prípade, že sa ich lety ponúkajú alebo sprístupňujú na predajných miestach, s ktorými má prevádzkovateľ lietadla zmluvný vzťah:

a) sa štítky zobrazili bez zbytočného odkladu a najneskôr do 30 dní od ich doručenia agentúrou v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. c). Akékoľvek oneskorenie sa v rámci týchto 30 dní agentúre oznámi a zdôvodní;

b) predajné miesta neodmietali zobrazenie štítkov ani neprepočítavali emisie z letov odhadnuté agentúrou pre týchto prevádzkovateľov lietadiel, a to ani na účely porovnania alebo nákupu.

7. Prevádzkovatelia lietadiel vynaložia primerané úsilie, aby zabezpečili, že predajné miesta, s ktorými nespolupracujú, ale ktoré zobrazujú ich lety, takisto bez zbytočného odkladu splnia požiadavky stanovené v predchádzajúcom odseku.

Článok 7

Monitorovanie súladu

1. Agentúra aspoň raz za polrok pri každom prevádzkovateľovi lietadla, ktorému boli vydané štítky, preskúma, či sa zmenili faktory, na základe ktorých bol vydaný štítok pre každý let alebo skupinu letov prevádzkovaných za rovnakých podmienok.

2. Preskúmanie uvedené v odseku 1 zahŕňa preskúmanie:

a) presnosti a pravdivosti informácií nahlásených prevádzkovateľmi lietadiel podľa článku 3, najmä informácií nahlásených podľa jeho odseku 3;

b) správneho zobrazenia štítkov v súlade s článkom 6 a prílohou III a včasného zobrazenia štítkov v súlade s článkom 6 ods. 2, 6 a 7;

c) vykonania odstránenia zrušených alebo neplatných štítkov prevádzkovateľmi lietadiel v súlade s odsekom 4.

3. Na účely vykonania preskúmania agentúra požiada prevádzkovateľa lietadla o potrebné informácie, prípadne aj o správy nezávislých overovateľov.

4. Ak agentúra po preskúmaní dospeje k záveru, že štítok už nie je vhodný alebo že ho prevádzkovateľ lietadla nezobrazuje správne, rozhodne po tom, ako prevádzkovateľovi lietadla poskytne možnosť byť vypočutý, o zrušení existujúceho štítka alebo o vydaní nového štítka. Takéto rozhodnutie sa oznámi prevádzkovateľovi lietadla cez digitálny nástroj na nahlasovanie.

5. Agentúra zváži odôvodnenia prevádzkovateľa lietadla pre akékoľvek oneskorenie pri zobrazovaní štítkov, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 2, 6 a 7. Vzhľadom na toto odôvodnenie agentúra po tom, ako poskytne prevádzkovateľovi lietadla možnosť byť vypočutý, prijme jedno z nasledujúcich rozhodnutí a oznámi ho prevádzkovateľovi lietadla cez digitálny nástroj na nahlasovanie:

a) zruší všetky štítky vydané prevádzkovateľovi lietadla, ak je odôvodnenie oneskorenia neuspokojivé;

b) udelí prevádzkovateľovi lietadla jednorazovú výnimku za oneskorenie a zároveň stanoví novú lehotu.

6. Po prijatí oznámenia vydaného v súlade s odsekom 4 alebo odsekom 5 písm. a) prevádzkovateľ lietadla bez zbytočného odkladu upraví zobrazenie štítkov alebo odstráni zrušené štítky a prípadne ich nahradí platnými štítkami distribuovanými agentúrou. Prevádzkovateľ lietadla potvrdí stav súladu s oznámeniami prijatými od agentúry cez digitálny nástroj na nahlasovanie.

7. Agentúra prijme všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby prevádzkovateľ lietadla dodržiaval jej rozhodnutia vydané v súlade s odsekom 4 a odsekom 5 písm. a).

8. Prevádzkovatelia lietadiel bez zbytočného odkladu odstránia zrušené alebo neplatné štítky bez toho, aby o tom museli byť informovaní agentúrou. Prevádzkovatelia lietadiel vždy informujú agentúru o odstránení alebo oprave štítkov cez digitálny nástroj na nahlasovanie.

9. Prevádzkovatelia lietadiel spolupracujú s agentúrou pri vykonávaní preskúmania a neustále dodržiavajú jej pokyny týkajúce sa správneho zobrazovania štítkov.

10. Prevádzkovatelia lietadiel môžu za výnimočných okolností požiadať agentúru o ukončenie platnosti jednotlivých štítkov vydaných pre lety alebo skupinu letov, ktorých prevádzka bola ukončená, alebo v prípade, že zmena prevádzkových podmienok počas plánovacieho obdobia spôsobila, že platné štítky sú nesprávne. Svoju žiadosť oznámia agentúre cez digitálny nástroj na nahlasovanie.

11. Agentúra informuje prevádzkovateľov lietadiel o všetkých špecializovaných pravidlách a postupoch obsiahnutých v iných právnych aktoch Únie, ktorými sa zabezpečuje účinné monitorovanie dodržiavania tohto nariadenia vrátane overovania presnosti a pravdivosti informácií nahlásených prevádzkovateľmi lietadiel a správneho zobrazenia štítkov.

12. Agentúra informuje prevádzkovateľov lietadiel o všetkých platných pravidlách a postupoch podávania sťažností na iných prevádzkovateľov lietadiel.

Článok 8

Webové sídlo o emisiách z letov

1. Agentúra vytvorí a spravuje webové sídlo o emisiách z letov (ďalej len „webové sídlo“), ktoré obsahuje verejnú časť s online prístupom pre širokú verejnosť a časť o dodržiavaní predpisov, ktorá je prístupná len prevádzkovateľom lietadiel. Časť webového sídla týkajúca sa dodržiavania predpisov je prepojená s digitálnym nástrojom na nahlasovanie, ktorý zriadila agentúra.

2. Verejná časť webového sídla musí spĺňať tieto minimálne požiadavky:

a) byť prístupná v strojovo čitateľnom formáte prostredníctvom akýchkoľvek online služieb a bez toho, aby sa zákazník musel registrovať. Musí byť prístupná z predajného miesta, kde sú štítky zobrazené, a aj prostredníctvom všetkých vyhľadávačov;

b) poskytovať podrobné informácie o tom, ako boli odhadnuté emisie z každého letu alebo skupiny letov prevádzkovateľov lietadiel, informovať zákazníka o metóde výpočtu vrátane všetkých predpokladov jasným, zrozumiteľným a stručným spôsobom, poskytovať vysvetlenia kľúčových pojmov a premenných vrátane príkladov a ilustrácií a akýchkoľvek základných informácií, ktoré uľahčia pochopenie krokov, ktoré agentúra vykonala pri výpočte emisií z letu, údaje použité na takýto výpočet a odhady, ako aj štandardné hodnoty použité na odhad emisií z letov;

c) poskytovať informácie o každom odhade emisií z letov a o vydávaní a prideľovaní štítkov letom uvedeným na trh;

d) poskytovať informácie o znížení emisií z leteckých palív počas životného cyklu v dôsledku nákupu leteckých palív s nižšími emisiami z leteckých palív počas životného cyklu prevádzkovateľmi lietadiel na danom letisku odletu;

e) obsahovať funkciu vyhľadávania, ktorá zákazníkom umožní vyhľadávať štítky. Kritériom vyhľadávania je aspoň letisko odletu a príletu a prípadne prevádzkovateľ lietadla;

f) poskytovať porovnanie štítkov na tej istej trase s referenčnou hodnotou, ktorú vypracuje agentúra na základe pozorovanej typickej výkonnosti na danej trase alebo porovnateľných trasách. Najmä v prípadoch, keď vo funkcii vyhľadávania uvedenej v písmene e) nebol vybraný žiadny prevádzkovateľ lietadla, vrátane:

   i) relatívneho porovnania emisií z letov vyjadreného v percentách;

   ii) relatívneho porovnania zníženia emisií z leteckých palív počas životného cyklu vyjadreného v percentách;

g) uvádzať porovnanie uvedené v písmene f) ako zoznam prevádzkovateľov lietadiel vo vzostupnom poradí, pričom na prvom mieste bude prevádzkovateľ lietadla s najnižšími emisiami z letu alebo prevádzkovateľ lietadla používajúci letecké palivá s najnižšími priemernými emisiami z leteckých palív počas životného cyklu;

h) uvádzať nasledujúce informácie na základe vyhľadanej trasy:

   i) trasu meranú v kilometroch, vymedzenú letiskom odletu a príletu, s použitím úplných názvov oboch letísk, ako aj ich príslušných kódov ICAO a IATA;

   ii) prevádzkovateľov lietadiel, ktorí prevádzkujú lety na tejto trase;

   iii) priemerné emisie z kabíny na cestujúceho v prípade každého prevádzkovateľa lietadla, ktorý prevádzkuje lety na danej trase;

   iv) označenie typu alebo typov lietadiel, ktoré každý prevádzkovateľ lietadiel najčastejšie prevádzkuje na danej trase;

   v) informácie pre zákazníkov o tom, či trasa zadaná do vyhľadávacieho nástroja nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a že o nej nie sú k dispozícii žiadne informácie. V takýchto prípadoch agentúra poskytne stručné vysvetlenie kritérií, ktoré musia byť splnené, aby bola trasa uvedená vo vyhľadávacom nástroji.

3. Časť webového sídla týkajúca sa dodržiavania predpisov musí spĺňať tieto technické špecifikácie:

a) prístup každého prevádzkovateľa lietadla je obmedzený formou jedinečných prihlasovacích údajov. Musí byť zabezpečená a prevádzkovatelia lietadiel musia mať možnosť prezerať a spravovať svoje údaje o dodržiavaní predpisov vrátane požiadaviek na nahlasovanie, a generovania a distribúcie štítkov a ich príslušného stavu za každú trasu;

b) prevádzkovatelia lietadiel môžu zobraziť len svoje vlastné informácie o dodržiavaní predpisov. Prevádzkovatelia lietadiel majú prístup len k verejným informáciám týkajúcim sa štítkov iných prevádzkovateľov lietadiel.

Článok 9

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Na prevádzkovateľov nákladných lietadiel v rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2023/2405 sa však vzťahuje od 1. januára 2028.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 18. decembra 2024

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

HARMONOGRAM PREDKLADANIA ŽIADOSTÍ A GENEROVANIA ŠTÍTKOV

Harmonogram, v ktorom prevádzkovatelia lietadiel predkladajú žiadosti a agentúra generuje a rozposiela štítky, je takýto.

Tabuľka 1

Povinnosť	Harmonogram
Prevádzkované lety za kalendárny rok X–1, ktoré majú byť základom informácií poskytnutých agentúre v súlade s článkom 3 ods. 4	1. 1. X–1 až 31. 12. X–1
Prevádzkovatelia lietadiel predložia agentúre svoju žiadosť o vydanie štítkov v súlade s článkom 3 ods. 1	Do 1. 2. X
Prevádzkovatelia lietadiel nahlásia informácie uvedené v článku 3 ods. 3 a 4 v súlade s článkom 3 ods. 2	Do 1. 5. X
Agentúra odhadne emisie z každého letu alebo skupiny letov, vygeneruje a rozpošle štítky za všetky lety naplánované na dve nadchádzajúce plánovacie obdobia v súlade s článkom 4 ods. 1.	Do 30. 6. X
Obdobie platnosti štítkov pre lety prevádzkované v zimnom plánovacom období v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. a).	Od okamihu vydania agentúrou v roku X a do konca zimného plánovacieho obdobia rokov X až X+1, ako sa používa v letovom poriadku prevádzkovateľa lietadla
Obdobie platnosti štítkov pre lety prevádzkované v letnom plánovacom období v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. b).	Od piatich mesiacov pred začiatkom letného plánovacieho obdobia roku X+1 a do konca tohto plánovacieho obdobia, ako sa používa vletovom poriadku prevádzkovateľa lietadla

PRÍLOHA II

METODIKA ODHADU EMISIÍ Z LETU

V tejto prílohe sa stanovuje metodika a potrebné kroky, ktoré agentúra dodržiava pri odhade emisií z letu.

1. VÝPOČET EMISIÍ Z LETU

1. Emisie z letov sa vypočítajú vynásobením odhadovanej spotreby leteckého paliva za daný let váženým priemerom emisií z leteckých palív počas životného cyklu, ktoré boli načerpané na letisku odletu. Emisie z letov sa zároveň rovnajú súčtu emisií z kabíny a emisií z nákladu.

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

kde:

E = emisie z letov, v tonách ekvivalentu oxidu uhličitého (t CO_2eq),

E_c = emisie z kabíny, v t CO_2eq,

E_f = emisie z nákladu v t CO_2eq,

E_{WTT} = podiel emisií z letov zodpovedajúci emisiám od zdroja po palivový tank, v t CO_2eq,

E_{TTW} = podiel emisií z letov zodpovedajúci emisiám od nádrže ku kolesám, v t CO_2eq,

V_{fuel} = spotreba leteckých palív počas letu, v tonách,

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

LCE_{fuel} = vážený priemer emisií z leteckých palív počas životného cyklu, ktoré boli načerpané na letisku odletu, v gramoch ekvivalentu oxidu uhličitého na megajoul (g CO_2eq/MJ).

2. Priemerné emisie z leteckých palív počas životného cyklu načerpaných na letisku odletu sú váženým priemerom emisií z leteckých palív počas životného cyklu za všetky šarže *b*) načerpaných na tomto letisku s prihliadnutím na článok 5 ods. 6:

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

kde:

LCE_b = emisie z leteckých palív počas životného cyklu za šaržu „b“ leteckých palív, v g CO_2eq/MJ. Pre konvenčné letecké palivá je táto hodnota 89 g CO_2eq/MJ;

V_b = hmotnosť šarže „b“ leteckých palív, v tonách.

3. Odhadovaná spotreba leteckých palív za let sa vypočíta pomocou jednej z týchto metód:

a) Použitie minulých operácií

Ak sú k dispozícii primárne údaje o prevádzke za predchádzajúce zodpovedajúce plánovacie obdobia a zodpovedajú prevádzkovým podmienkam plánovaného letu, odhad spotreby leteckých palív sa vypočíta ako vážený priemer nahlásenej spotreby leteckých palív za lety *a*) prevádzkované na danej trase:

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

kde:

F_a = celkové množstvo leteckého paliva za všetky lety relevantné pre každý štítok za vykazované obdobie;

N_a = celkový počet uskutočnených letov relevantných pre každý štítok za vykazované obdobie.

b) Na základe rovnice Breguet-Range

Ak primárne údaje o pravidelných letoch nahlásené podľa článku 3 ods. 3 neexistujú, sú nedostatočné, nedajú sa overiť alebo existujú len pre prevádzkové podmienky, ktoré sa výrazne líšia od podmienok nahlásených podľa článku 3 ods. 4, odhadovaná spotreba leteckých palív sa vypočíta približným odhadom s použitím rovnice Breguet-Range.

Touto rovnicou sa odhaduje celková výkonnosť lietadla v cestovnej fáze letu takto:

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

kde:

R = prejdená vzdialenosť v kilometroch,

V = rýchlosť lietadla v kilometroch za hodinu,

C = spotreba leteckých palív špecifická pre ťah v kilogramoch na newtonhodinu,

L = vztlaková sila pôsobiaca na lietadlo v newtonoch,

D = aerodynamická odporová sila pôsobiaca na lietadlo v newtonoch,

ln = funkcia prirodzeného logaritmu,

W_1 = hmotnosť lietadla na začiatku cestovnej fázy, v tonách,

W_2 = hmotnosť lietadla na konci cestovnej fázy, v tonách.

Preskupením rovnice Breguet-Range možno odvodiť pomer medzi počiatočnou a konečnou hmotnosťou lietadla, ktorý predstavuje spotrebu leteckých palív počas daného letu:

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

Keď chýbajú informácie o pristávacej hmotnosti každého letu, výkone motora a aerodynamických vlastnostiach lietadla, tieto faktory sa nevypočítavajú priamo. Rovnica sa ďalej spresňuje regresiou faktorov, aby sa zosúvzťažili so zistenými informáciami nahlásenými podľa článku 3 ods. 4 a aspoň s typom lietadla. Táto spresnená rovnica sa použije pre každé lietadlo:

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

kde:

a = hmotnosť lietadla pri pristátí na letisku príletu, v tonách,

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

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

a kde:

W_0 = hmotnosť prázdneho lietadla, v tonách,

W_1 = hmotnosť lietadla po vystúpení do výšky 3 000 ft (alebo 914,4 metra), v tonách,

W_2 = hmotnosť lietadla po vystúpení do cestovnej hladiny, počas letu v cestovnej hladine a zostúpení do výšky 3 000 ft (alebo 914,4 metra), v tonách,

W_3 = hmotnosť lietadla pri pristátí na letisku príletu, v tonách.

Koeficienty *a*, *b* a *r* sa určia pomocou regresnej analýzy s cieľom minimalizovať odhadovaný rozdiel (L2-Norm) medzi zistenou spotrebou leteckých palív a odhadovanou hodnotou.

2. ROZDELENIE EMISIÍ Z LETU NA KABÍNU A NÁKLAD

1. Emisie z letu sa priradia kabíne (emisie z kabíny, *Ec*) a nákladu (emisie z nákladu, *Ef*) na základe príslušného rozdelenia hmotnosti kabíny a nákladu takto:

   a) emisie z kabíny (E_c)

   $$E_C = E \times W_C$$

   kde:

   $W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, podiel užitočného zaťaženia lietadla pripadajúci na kabínu,

   C_w = hmotnosť zodpovedajúca kabíne (cestujúci a ich batožina), v tonách,

   F_w = hmotnosť zodpovedajúca nákladu na palube lietadla, v tonách.

   b) emisie z nákladu (E_f)

   $$E_f = E \times W_F$$

   kde:

   $W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, podiel užitočného zaťaženia lietadla pripadajúci na náklad.

2. Ak sa informácie o počte cestujúcich nenahlasujú, pretože podmienky plánovaných letov sú odlišné od podmienok predchádzajúcich letov, ako napríklad v prípade nových prevádzkovateľov lietadiel alebo nových konfigurácií lietadiel, odhadovaný počet cestujúcich sa vypočíta na základe týchto faktorov (ktoré sa uvedú na webovom sídle zriadenom podľa článku 8):

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

   kde:

   N = počet dostupných sedadiel v danom type lietadla, v jednotlivých triedach kabíny,

   L = odhadovaný faktor zaťaženia letu vypočítaný s prihliadnutím na priemerný faktor zaťaženia prevádzkovateľa lietadla na cestovnú triedu, najmä pri letoch i) na tej istej trase, ii) na porovnateľných trasách a iii) na akejkoľvek inej trase,

   P_m = hmotnosť pripadajúca na cestujúceho vrátane jeho batožiny, t. j. 100 kg.

3. TVORBA EMISNEJ STOPY A ÚČINNOSŤ

1. Emisie z letu pridelené kabíne a nákladu sa potom použijú na vytvorenie emisnej stopy a emisnej účinnosti a vypočítajú sa takto:

   a) Emisná stopa a účinnosť emisií z kabíny

   Emisie z kabíny na cestujúceho (C_{ef})

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

Emisie z kabíny na osobokilometer (C_{ei})

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

kde,

$R =$ *GCD*, letová vzdialenosť určená metódou ortodromickej vzdialenosti (GCD), v km.

b) Emisná stopa a účinnosť emisií z nákladu

Emisie z nákladu na tonu nákladu (F_{ef})

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

Emisie z nákladu na tonokilometer (F_{ee})

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

4. PRIDEĽOVANIE EMISIÍ Z KABÍNY KAŽDEJ CESTOVNEJ TRIEDE

1. Ak sa lietadlo prevádzkuje s viac než jednou cestovnou triedou, emisie z kabíny sa pridelia každej cestovnej triede.

2. Ak prevádzkovateľ lietadla nahlasuje plochu na sedenie každej konfigurácie každého typu lietadla, táto plocha na sedenie(*SA*)sa použije v prvom rade na výpočet faktora cestovnej triedy, ktorý sa má použiť,

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

kde:

CCF faktor triedy kabíny, ktorý predstavuje pridelenie emisií z kabíny na cestujúceho v každej cestovnej triede odhadnuté na základe plochy na sedenie pridelenej najnižšej triede v lietadle,

SA_c podlahová plocha na jedno sedadlo v každej cestovnej triede („c“), v metroch štvorcových,

SA_l podlahová plocha na jedno sedadlo najnižšej cestovnej triedy („l“), v metroch štvorcových.

3. Ak informácie uvedené v predchádzajúcom bode nie sú k dispozícii, CCF sa odhadne na základe vážených priemerov plochy na sedenie nahlásenej podľa článku 3 ods. 4 písm. a). Vážené priemery podľa možnosti vychádzajú z konkrétnych údajov prevádzkovateľa a sú rozdelené prinajmenšom podľa cestovnej triedy.

4. Ak informácie na účely odhadu CCF nie sú dostatočné, použije sa štandardný CCF uvedený v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Výpočty CCF na základe plochy na sedenie a štandardné hodnoty

Cestovná trieda c)	CCF na základe plochy na sedenie	Štandardný CCF	
		Široký trup (CCF_{c-w})	Úzky trup (CCF_{c-n})
Ekonomická trieda e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Prémiová ekonomická trieda (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Cestovná trieda c)	CCF na základe plochy na sedenie	Štandardný CCF	
		Široký trup ($CCF_{c\text{-}w}$)	Úzky trup ($CCF_{c\text{-}n}$)
Business trieda b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
Prvá trieda f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

5. Keďže emisie z kabíny zahŕňajú všetkých cestujúcich počas letu bez ohľadu na cestovnú triedu, v ktorej sedia, emisie z kabíny sa pridelia každému cestujúcemu na základe príslušného faktora triedy kabíny. Na účely tohto pridelenia sa použije teoretický počet cestujúcich (LC_{eq}) a najnižšia cestovná trieda sa použije ako spoločný ekvivalent,

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

kde:

LC_{eq} = teoretický počet cestujúcich vypočítaný na účely pridelenia emisií z kabíny cestujúcim v každej cestovnej triede,

pax_c = počet cestujúcich v každej cestovnej triede.

6. Emisie zodpovedajúce cestujúcemu v najnižšej cestovnej triede sa potom priradia každému cestujúcemu úmerne k jeho príslušnému faktoru cestovnej triedy:

Emisie z cestovnej triedy na cestujúceho (CC_{ef})

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

Emisie z cestovnej triedy na osobokilometer (CC_{ei})

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

PRÍLOHA III

VZORY NA ÚČELY ZOBRAZOVANIA ŠTÍTKOV

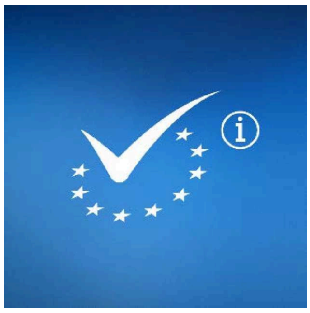
1. Logotyp štítka musí spĺňať tieto požiadavky:

a) Logotyp musí byť taký, ako sa uvádza nižšie, zobrazený v závislosti od farby pozadia za ním, aby sa zabezpečila prístupnosť a používateľská prívetivosť dizajnu.

a) Hlavná verzia logotypu, ktorá sa má používať vždy, keď je to možné:



b) Verzia logotypu, ktorá sa má používať na tmavom pozadí:



c) Logotyp, ktorý sa má používať na svetlom pozadí, iba ak hlavná verzia nie je dostatočne viditeľná, napríklad z dôvodu nedostatočného kontrastu:



b) Ak je na to dostatok miesta, slovo „Overené“ sa musí nachádzať vedľa logotypu štítka na pravej strane. Štýl písma musí byť Calibri Bold (tučné písmo) a slovo musí byť vždy v jazyku používateľa:

a) Hlavná verzia logotypu, ktorá sa má používať vždy, keď je to možné:



b) Verzia logotypu, ktorá sa má používať na tmavom pozadí:



c) Logotyp, ktorý sa má používať na svetlom pozadí, iba ak hlavná verzia nie je dostatočne viditeľná, napríklad z dôvodu nedostatočného kontrastu:



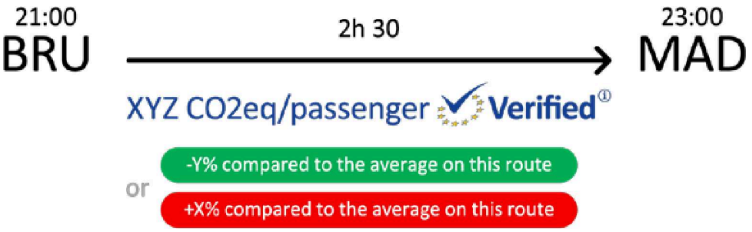
c) Farba logotypu štítka a sprievodného textu musí byť:

i) modrá #034EA2;

ii) žltá #FFCB04.

d) Primárne zobrazenie uvedené v bode 2 sa vždy zobrazuje v jazyku používateľa (pre názornosť uvádzame anglickú verziu) a musí byť v súlade s týmto usporiadaním:

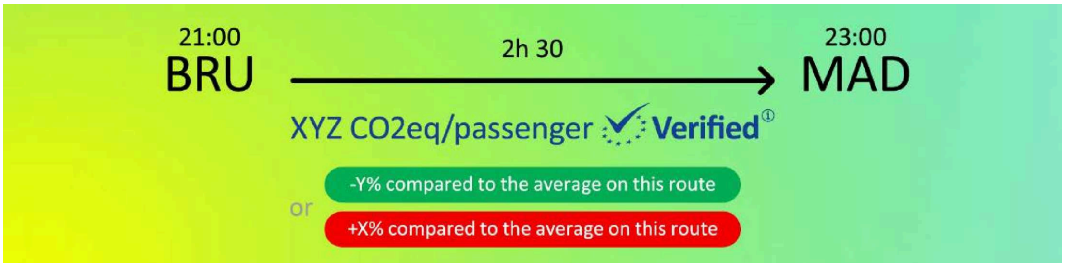
a) kedykoľvek je to možné:



b) pre tmavé pozadie:

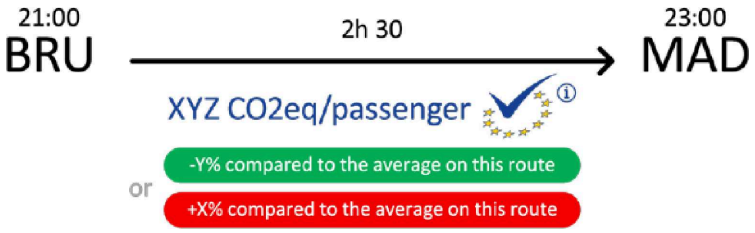


c) pre svetlé pozadie, iba ak hlavná verzia nie je dostatočne viditeľná, napríklad z dôvodu nedostatočného kontrastu:

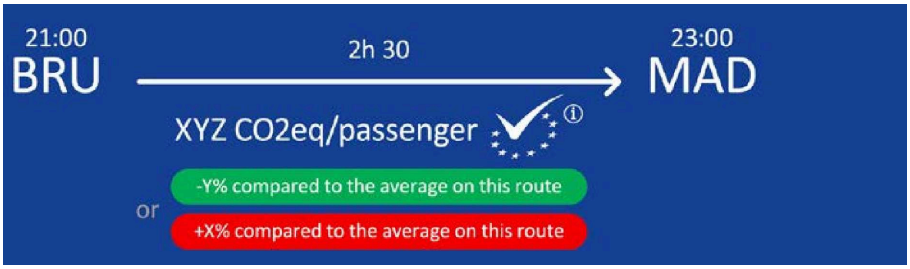


e) Ak kedykoľvek nie je dostatok miesta na splnenie požiadaviek predchádzajúceho odseku, musí primárne zobrazenie spĺňať tieto požiadavky:

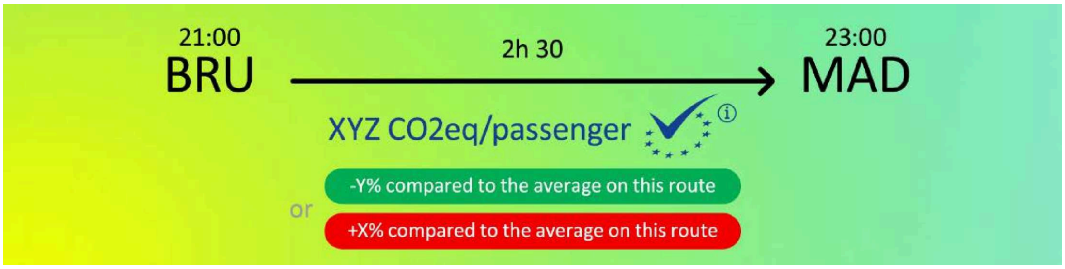
a) kedykoľvek je to možné:



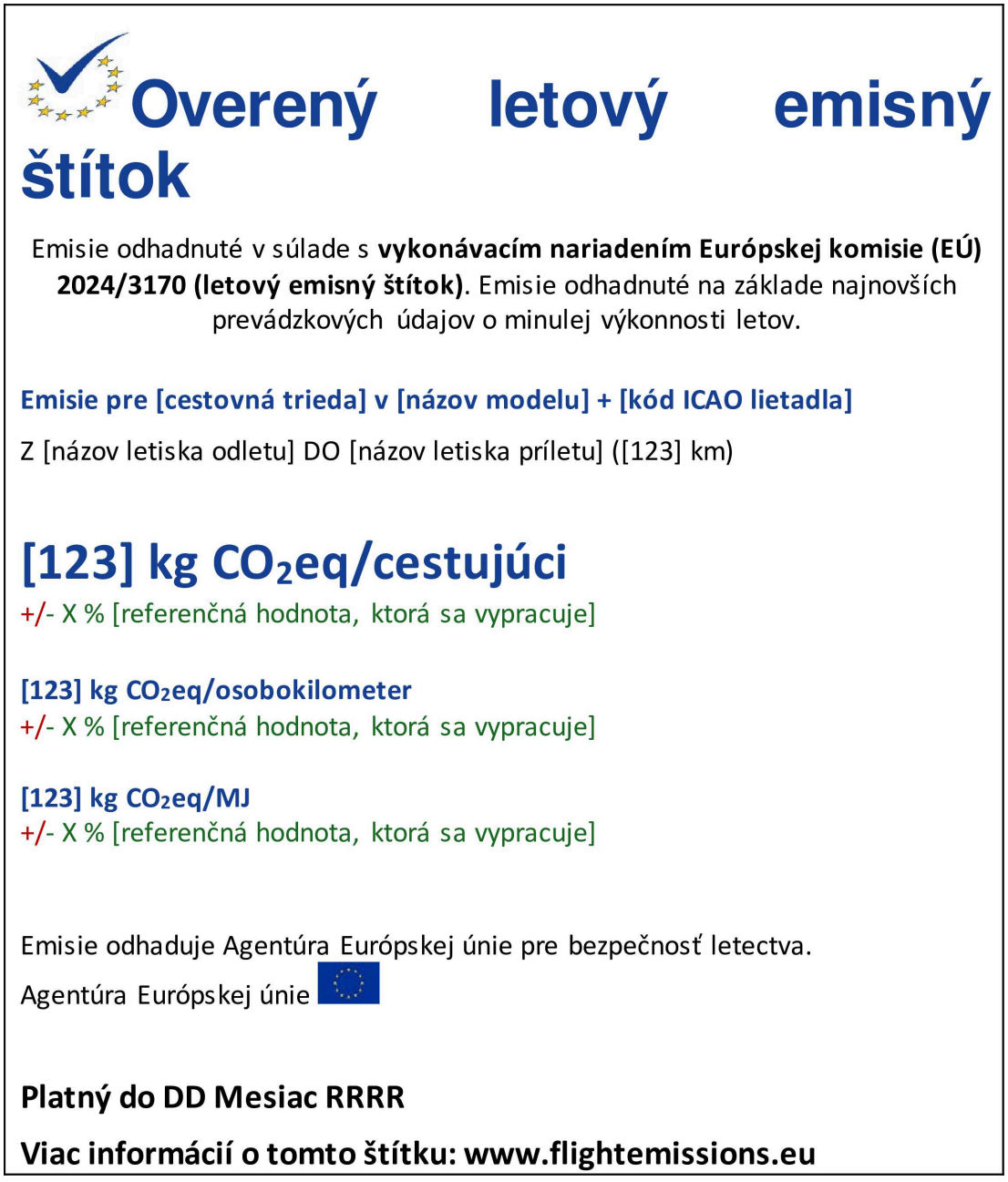
b) pre tmavé pozadie:



c) pre svetlé pozadie, iba ak hlavná verzia nie je dostatočne viditeľná, napríklad z dôvodu nedostatočného kontrastu:



f) Sekundárne zobrazenie uvedené v bode 3 musí byť v súlade s týmto usporiadaním a musí sa vždy zobraziť v jazyku používateľa a objaviť sa po prejdení kurzorom myši alebo po kliknutí na logotyp alebo na symbol informácie („i“) viditeľný na pravej strane logotypu v primárnom zobrazení:



g) Názov štítka je „letový emisný štítok“.

2. Na primárnom zobrazení štítka musia byť vedľa logotypu vždy uvedené tieto informácie:

a) v prípade osobných letov emisie cestovnej triedy na cestujúceho, v kg CO_2eq/cestujúci. Pri lete s deťmi vo veku do 24 mesiacov na kolenách dospelého, ktorý používa detský bezpečnostný pás, sa očakávané emisie z kabíny na cestujúceho vzťahujú len na dospelého;

b) pre všetky nákladné lety, so zreteľom na článok 9, emisie z nákladu na tonu, v kg CO_2eq/t;

c) zmenšená verzia logotypu štítku, ako je uvedený v bode 1 písm. b);

d) relatívne porovnanie emisií uvedených v písmene a) alebo b) v percentách s referenčnou hodnotou, ktorú vypracuje agentúra na základe zistenej typickej výkonnosti na trase alebo na porovnateľných trasách. Na označenie záporného rozdielu v porovnaní s priemerom sa môže použiť zelená farba a na označenie kladného rozdielu sa môže použiť červená farba;

e) ikona štylizovaná ako symbol informácie („i“), na otvorenie sekundárneho zobrazenia.

3. Na sekundárnom zobrazení štítku sa uvedú tieto dodatočné informácie:

a) meno/názov prevádzkovateľa lietadla;

b) trasa určená názvami letísk odletu a príletu;

c) vzdialenosť trasy v kilometroch;

d) v prípade osobných letov emisie z cestovnej triedy na osobokilometer, merané v kg CO_2eq/osobokilometer;

e) v prípade všetkých nákladných letov, so zreteľom na článok 9, emisie z nákladu na tonokilometer v kg CO_2eq/tonokilometer;

f) emisie z leteckých palív počas životného cyklu v kg CO_2eq/MJ;

g) relatívne porovnanie emisií uvedených v bode 2 písm. a) a bode 3 písm. d) alebo v bode 2 písm. b) a bode 3 písm. e) a f) v percentách s referenčnou hodnotou, ktorú vypracuje agentúra na základe zistenej typickej výkonnosti na trase alebo na porovnateľných trasách. Na označenie záporného rozdielu v porovnaní s priemerom sa môže použiť zelená farba a na označenie kladného rozdielu sa môže použiť červená farba;

h) obdobie platnosti štítku vrátane posledného dňa jeho platnosti;

i) hypertextový odkaz na konkrétny letový emisný štítok umiestnený na webovom sídle zriadenom podľa článku 8, štylizovaný ako www.flightemissions.eu.

4. Počas obdobia platnosti štítka musí jeho zobrazenie spĺňať tieto technické špecifikácie:

a) zobrazovať sa v strojovo čitateľnom a prístupnom formáte;

b) na zobrazenie informácií na primárnom zobrazení štítku sa nesmie vyžadovať žiadna interakcia cestujúceho;

c) typ a veľkosť použitého písma na štítku (Calibri) musia byť zreteľné a čitateľné.