Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2024/3170

31.12.2024

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/3170

z dne 18. decembra 2024

o določitvi podrobnih določb glede prostovoljne sheme okoljskega označevanja za oceno okoljske učinkovitosti letov, vzpostavljene v skladu s členom 14 Uredbe (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta (oznaka emisij iz letov)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (ReFuelEU za letalstvo) ([1]) in zlasti člena 14(11) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Člen 14(1) Uredbe (EU) 2023/2405 vzpostavlja prostovoljno shemo okoljskega označevanja, ki omogoča merjenje okoljske učinkovitosti letov in je odprta za vse operatorje zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe navedene uredbe.

(2) Da bi se potrošniki lahko ozaveščeno odločali glede letov in drugih alternativnih načinov prevoza, bi bilo treba v tej uredbi določiti trdno, zanesljivo, pregledno in harmonizirano metodologijo za ocenjevanje emisij iz letov z uporabo primarnih podatkov ter pravila o sporočanju emisij iz letov potnikom. Ker je rezultat metodologije ocena emisij iz letov, bi bilo treba v tej uredbi za to oznako uporabiti izraz, ki natančno predstavlja uporabljeno metodologijo. Zato bi bilo treba oznako imenovati oznaka emisij iz letov.

(3) Operatorji zrakoplovov, ki želijo, da se za njihove lete izdajo oznake, bi se morali pri Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) prijaviti dovolj časa vnaprej, da lahko Agencija in operator zrakoplova pripravita poročanje in ustrezno digitalno infrastrukturo.

(4) Metodologija za ocenjevanje emisij iz letov, določena v tej uredbi, bi morala zagotoviti najvišjo raven preglednosti in sledljivosti ocen in temeljnih predpostavk, ki bi morale biti vedno skladne s prihodnjimi akti Unije o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

(5) Emisije iz letov bi bilo treba oceniti na podlagi povprečne učinkovitosti preteklih letov kot funkcije povprečne okoljske učinkovitosti letalskih goriv, ki se uporabljajo za vsak let, in povprečne porabe letalskih goriv v prejšnjem ustreznem obdobju voznega reda letov. Ta dva dejavnika sta najzanesljivejša in najtrdnejša za točno oceno emisij iz letov. Zaradi morebitnih tehničnih omejitev pri doseganju take ravni podrobnosti o točno določenih šaržah letalskih goriv, porabljenih za vsak let, bi bilo treba v tej uredbi določiti tudi trdne metode za doseganje najnatančnejšega in najvarnejšega približka porabe letalskih goriv in emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv ter si hkrati prizadevati za čim večje zmanjšanje bremena za operatorje zrakoplovov in Agencijo. Za oceno emisij iz letov za let na progi za določeno obdobje voznega reda letov bi bilo treba upoštevati najnovejše razpoložljive informacije iz prejšnjega ustreznega obdobja voznega reda letov, ta uredba pa bi morala v ta namen določati posebne zahteve. Uporaba informacij iz predhodnega koledarskega leta pri ocenjevanju emisij iz letov bi morala Agenciji omogočiti uporabo informacij, ki so jih že preverili neodvisni preveritelji, hkrati pa čim bolj zmanjšati upravno breme in uporabiti najnovejše informacije o učinkovitosti.

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

(6) Točne ocene prihodnje porabe letalskih goriv za lete so bistvene za izračun emisij iz letov in bi morale temeljiti na najnovejših znanstvenih dokazih. Te ocene porabe letalskih goriv bi morale temeljiti tudi na primarnih podatkih, ki jih sporočijo operatorji zrakoplovov o svojih najnovejših dejavnostih, in sicer bi to morali biti podatki iz prejšnjega ustreznega obdobja voznega reda letov. Uporaba sekundarnih podatkov, kot so podatki iz modelov in ocen, ki niso v celoti izpeljani iz primarnih podatkov, bi morala biti omejena na izjemne primere, ko primarni podatki niso na voljo ali kadar ocen, ki temeljijo na primarnih podatkih, ni mogoče opraviti dovolj natančno. To bi lahko veljalo zlasti, kadar se operator zrakoplova odloči za opravljanje letov na novih progah ali če se za lete na obstoječih progah načrtuje opravljanje pod drugačnimi pogoji. Ta uredba bi morala zagotoviti, da bodo metodološke zahteve za oceno porabe letalskih goriv še naprej v skladu z najnovejšimi znanstvenimi dokazi in razvojem.

(7) Emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv so lahko nižje od emisij iz konvencionalnih letalskih goriv v življenjskem ciklu, odvisno od številnih dejavnikov, kot so izbira surovin in proizvodnih poti za njihovo proizvodnjo. Take emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv upoštevajo emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida (CO_2ekv) pri proizvodnji, prevozu, distribuciji in uporabi energije na krovu, tudi med zgorevanjem, da ostanejo skladne s pravom Unije, zlasti Uredbo (EU) 2023/2405, pa tudi Direktivo (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]). V oceni emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv bi se zato morala upoštevati vsota emisij ogljikovega dioksida (CO_2), metana (CH_4) in dušikovega oksida (N_2O). Emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv bi bilo treba izračunati v skladu s točko C Priloge V k Direktivi (EU) 2018/2001 in po potrebi drugim ustreznim pravom Unije in mednarodnimi standardi ter podatki in metodologijami, ki odražajo najnovejši znanstveni razvoj v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO).

(8) Ob priznavanju, da so informacije o porabi in emisijah v življenjskem ciklu letalskih goriv zelo pomembne za natančno oceno emisij iz letov, bi bilo treba v tej uredbi določiti pogoje, pod katerimi morajo operatorji zrakoplovov te informacije sporočiti Agenciji. Breme poročanja bi bilo treba čim bolj zmanjšati, zlasti za male in srednje operatorje zrakoplovov, da operatorji zrakoplovov ne bi bili odvrnjeni od uporabe oznake emisij iz letov. Zato bi morali imeti operatorji zrakoplovov možnost, da Agenciji podatke sporočajo enostavno in nemoteno, in sicer z uporabo digitalnih orodij za poročanje, ki jih razvije Agencija, in po potrebi z uporabo informacij, ki so že bile sporočene za druge namene. Da bi Agencija lahko pripravila trdne ocene, bi morala imeti dostop do vseh potrebnih informacij o količinah letalskih goriv, ki jih vsak operator zrakoplova natoči na vsakem letališču, in količinah, ki jih dobavitelji letalskega goriva dobavijo operatorjem zrakoplovov na vsakem letališču, ter o njihovih emisijah v življenjskem ciklu letalskih goriv.

(9) Metodologija za ocenjevanje emisij iz letov, določena v tej uredbi, bi morala slediti razvoju zadevnega prava Unije in mednarodnih standardov, podatkov in metodologij ter znanstvenemu razvoju, zlasti v zvezi z uporabo privzetih vrednosti. Za namene te uredbe bi morala biti izhodiščna vrednost intenzivnosti emisij za konvencionalna letalska goriva 89 g CO_2ekv/MJ, kar je referenčna vrednost za letalska goriva, razvita na podlagi okvira ICAO, dokler pravo Unije ne opredeli primerjalnega fosilnega goriva, specifičnega za letalstvo. Teža, pripisana na potnika, vključno s potniško prtljago, bi morala biti 100 kg, energijska vsebnost letalskih goriv pa bi morala biti v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 ter veljavnimi mednarodnimi standardi in metodologijami.

(10) V tej uredbi je okoljska učinkovitost omejena na emisije toplogrednih plinov iz letalskih goriv, ki jih uporabljajo operatorji zrakoplovov, operativno učinkovitost letov in flote operatorja zrakoplova ter vpliv zračnega prometa na porabo letalskih goriv. Ta uredba zato ne zajema drugih vplivov na okolje, kot so emisije hrupa in drugih onesnaževal zraka, kot so dušikovi oksidi (NOx) ali trdni delci (PM).

([2]) Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(11) Metodologija za ocenjevanje emisij iz letov temelji na povprečni pretekli porabi letalskih goriv, obnova flote in optimizirano načrtovanje prog pa imata lahko nezanemarljiv učinek na zmanjšanje porabe letalskih goriv in s tem na zmanjšanje emisij iz letov. Ta dva dejavnika bi se morala samodejno odražati v metodologiji za ocenjevanje emisij iz letov, da se olajša prehod na učinkovitejše zrakoplove in optimizirano načrtovanje prog. Zato bi morale emisije iz letov, ki jih Agencija oceni z uporabo metodologije iz te uredbe, spodbujati obnovo flote in optimizirano načrtovanje prog. Metodologija, določena v tej uredbi, bi morala biti dovolj trdna za upoštevanje tehnoloških sprememb in operativnega napredka.

(12) Kadar operativni pogoji prihodnjih rednih letov sovpadajo z obstoječimi leti na tej progi, so ocene, ki v skladu s to uredbo temeljijo na isti progi, precej zanesljivejše ocene okoljske učinkovitosti navedenih rednih letov. V tej uredbi se operativni pogoji nanašajo na vrsto zrakoplova, vrsto letalskega goriva, povprečno število potnikov in maso tovora. Vendar bi bilo treba v primeru, da operator zrakoplova spremeni operativne pogoje leta ali opravlja nove lete, porabo letalskih goriv in okoljsko učinkovitost letalskih goriv oceniti z uporabo najnovejših razpoložljivih znanstvenih metod in dokazov. Takšne ocene bi morale biti točne in temeljiti na pristopu, ki je skladen s previdnostnim načelom. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti metodologijo za ocenjevanje emisij iz letov za oba primera, tj. za lete, za katere so na voljo vse potrebne informacije o preteklih operacijah operatorja zrakoplova in se štejejo za zanesljiv vir za ocene navedenih operacij, ter za lete, za katere navedene informacije niso na voljo.

(13) Vozne rede prihodnjih letov bi bilo treba deliti z Agencijo ob upoštevanju potrebne zaupnosti, da bi lahko Agencija čim bolj natančno primerjala operativne pogoje in ocenila emisije iz letov. Poleg tega bi si morali operatorji zrakoplovov prizadevati, da Agenciji zagotovijo vse druge informacije, ki bi lahko olajšale najtočnejšo oceno emisij iz letov.

(14) Informacije, ki se sporočijo Agenciji, zlasti v zvezi s porabo letalskega goriva na let in emisijami v življenjskem ciklu natočenih letalskih goriv za posamezno letališče, bi moral pred tem preveriti neodvisni preveritelj. To neodvisno preverjanje bi bilo treba izvajati na podlagi načel in smernic ustreznega prava Unije ter veljavnih mednarodnih standardov in metodologij. Pri preverjanju bi bilo treba upoštevati tudi trenutni mednarodni razvoj, zlasti za zagotovitev, da se lahko določbe te uredbe uporabljajo tudi za lete v Unijo, kadar je to ustrezno.

(15) Ta uredba bi morala določati pravila o obdobju veljavnosti oznak, ki jih izda Agencija, pogoje za vključitev obdobja veljavnosti v izdajo teh oznak operatorjem zrakoplovov, ter pogoje za operatorje zrakoplovov glede jasnega prikazovanja informacij o tej veljavnosti strankam.

(16) Ta uredba bi morala določiti pogoje za prikaz oznak, ki jih izda Agencija. V času digitalizacije, zlasti v zračnem prevozu, lahko stranke prek spleta dostopajo do veliko širšega nabora informacij o storitvah zračnega prevoza, ki jih ponujajo konkurenčni operatorji zrakoplovov. Zato je bistveno zagotoviti, da so oznake, ki jih Agencija izda operatorju zrakoplova, prikazane na vseh prodajnih mestih v njegovi lasti v skladu s predlogami iz te uredbe. Operatorji zrakoplovov bi morali zagotoviti tudi, da so oznake, ki jih izda Agencija, prikazane na vseh prodajnih mestih, s katerimi imajo pogodbeno razmerje. Prav tako bi si morali razumno prizadevati za zagotovitev, da so prikazane tudi na prodajnih mestih, s katerimi ne sodelujejo. V nasprotnem primeru bi to lahko ogrozilo zaupanje ljudi v oznako in prizadevanja operatorjev zrakoplovov za uporabo letalskih goriv z nižjimi emisijami v življenjskem ciklu letalskih goriv.

(17) Ta uredba bi morala določati pogoje, pod katerimi lahko operatorji zrakoplovov prikažejo oznake, ki jih izda Agencija, in zagotoviti, da so emisije iz letov zlahka prepoznavne. Določati bi morala specifikacije zasnove in predloge za prikaz emisij iz letov, ki jih morajo na usklajen in prepoznaven način prikazati vsi letalski operatorji.

(18) Elementi zasnove bi morali vključevati logotip, ki dokazuje, da je Agencija v imenu Evropske unije ocenila emisije iz letov v skladu s to uredbo. Ta harmonizirani logotip bi moral zagotoviti prepoznavanje ocen emisij iz letov v skladu s to uredbo in vzpostaviti zaupanje vanje. Prav tako bi moral predstavljati to uredbo v svetu in preprečevati zamenjevanje z drugo zakonodajo Unije in obstoječimi pobudami na področju trajnostnosti, kot so oznake, izdane v skladu z Uredbo (EU) 2017/1369 Evropskega parlamenta in Sveta ([3]) ter delegiranimi uredbami, sprejetimi na njeni podlagi. Da bi izboljšali komunikacijo in povečali ozaveščenost, bi bilo treba v tej uredbi določiti tudi specifično terminologijo, ki bi se jasno nanašala na vsakega od elementov oznake emisij iz letov. To na primer vključuje kombinacijo emisij iz letov, logotipa in drugih vidikov, ki bi morali biti ključni elementi oznake. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti zasnovo preprostega in jasnega logotipa oznake, ki mora biti vedno prikazan poleg emisij iz leta in vključevati zastavo Unije. Pogoji za prikaz oznak iz te uredbe bi morali zagotoviti, da so oznake lahko dostopne in razumljive, ter strankam omogočiti enostavno primerjavo okoljske učinkovitosti letov različnih operatorjev zrakoplovov na isti progi. Ta uredba bi morala zagotoviti dosledne in točne prikaze podatkov o emisijah, da se zagotovita primerljivost in poštena konkurenca na notranjem trgu prevoza, zlasti kadar so storitve zračnega prevoza del multimodalnih prevoznih verig ali kadar konkurirajo drugim načinom prevoza. V ta namen bi morala biti ta uredba skladna z veljavno zakonodajo o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev.

(19) Pogoje za prikaz oznak bi bilo treba razdeliti na primarni in sekundarni prikaz. Prikaz oznak lahko izboljša ozaveščenost strank o ocenjenih emisijah iz letov in prizadevanjih operatorjev zrakoplovov za zmanjšanje okoljskega odtisa storitev zračnega prevoza, ki jih ponujajo. Primarni prikaz, ki bi moral vedno v lahko razumljivi obliki vključevati ključne elemente določenega leta v celotnem postopku iskanja leta in nakupa, ne bi smel zahtevati nobene interakcije stranke. Vključevati bi moral tudi potrebne elemente, da lahko stranka primerja uspešnost določenega operatorja zrakoplova z drugimi konkurenčnimi operatorji zrakoplovov na isti progi. Namen take primerjave bi moral biti stranki olajšati razumevanje zadevnih okoljskih informacij in dodatno spodbuditi prizadevanja operatorjev zrakoplovov za izboljšanje svoje okoljske učinkovitosti. Sekundarni prikaz, ki bi moral za vidnost zahtevati interakcijo strank, bi moral vsebovati več podrobnosti in pojasnil o načinu ocenjevanja emisij iz letov, vključno na primer s povprečno okoljsko učinkovitostjo letalskih goriv, ki jih uporablja operator zrakoplova.

(20) Zagotavljanje, da operatorji zrakoplovov prikažejo samo veljavne oznake, je bistveno za krepitev zaupanja med strankami. Ta uredba bi morala določati pogoje, pod katerimi lahko Agencija preveri, ali operatorji zrakoplovov pravilno izvajajo in prikazujejo oznake v skladu z zadevnim pravom Unije ter veljavnimi mednarodnimi standardi in metodologijami. Operatorji zrakoplovov ne bi smeli prikazovati preklicanih in poteklih oznak. Uredba bi morala določati tudi pogoje, pod katerimi lahko Agencija pregleda točnost in verodostojnost informacij, ki jih sporočijo operatorji zrakoplovov v zvezi s svojimi operacijami. Zato je primerno, da ta uredba skupaj z veljavnimi izvršilnimi pravili in pooblastili Agencije določa pogoje za pregled oznak ter postopek, v skladu s katerim Agencija razveljavi neveljavne oznake ali od operatorjev zrakoplovov zahteva, naj ustrezno prilagodijo svoj prikaz.

(21) Agencija bi morala vzpostaviti in vzdrževati spletno mesto o emisijah iz letov, ki tako operatorjem zrakoplovov kot javnosti omogoča enostaven dostop do informacij o shemi. To je potrebno tudi zato, da bi shema postala privlačnejša za operatorje zrakoplovov.

([3]) Uredba (EU) 2017/1369 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2017 o vzpostavitvi okvira za označevanje z energijskimi nalepkami in razveljavitvi Direktive 2010/30/EU (UL L 198, 28.7.2017, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

(22) Za olajšanje začetka uporabe oznake emisij iz letov v Uniji bi morala Agencija od datuma začetka veljavnosti te uredbe do 1. januarja 2028 izdajati oznake samo za storitve zračnega prevoza potnikov in mešane potniško-tovorne lete, ne pa tudi za storitve zračnega prevoza tovora. Storitve zračnega prevoza potnikov in tovora se med seboj razlikujejo v načinu organizacije poveznih operacij, zlasti v odnosih s končnimi strankami. Ta uredba daje prednost izdajanju oznak operatorjem zrakoplovov, ki opravljajo storitve zračnega prevoza potnikov, da se udeležencem na trgu zagotovi dovolj časa za seznanitev z oznako. Oznake bi morale zajemati vse vrste storitev zračnega prevoza šele od 1. januarja 2028.

(23) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora ReFuelEU za letalstvo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa podrobne določbe za zagotovitev enotnega izvajanja in skladnosti s pravili o shemi okoljskega označevanja iz člena 14 Uredbe (EU) 2023/2405, in sicer:

(a) standardizirano in znanstveno utemeljeno metodologijo za izračun emisij iz letov, vključno z metodologijo za ocene, na podlagi najboljših razpoložljivih znanstvenih podatkov;

(b) postopek, po katerem morajo operatorji zrakoplovov Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) zagotoviti ustrezne informacije za oceno emisij iz letov in izdajo ustreznih oznak;

(c) trajanje obdobja veljavnosti oznak, ki jih izda Agencija;

(d) pogoje in postopke, v skladu s katerimi lahko Agencija pregleda, prekliče in izda nove oznake;

(e) predloge za prikaz oznak;

(f) pravila za zagotavljanje enostavnega dostopa do vseh izdanih oznak v strojno berljivi obliki;

(g) možnosti in pogoje, pod katerimi lahko operatorji zrakoplovov prikažejo druge informacije o okoljski učinkovitosti zunaj področja uporabe te uredbe.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „emisije iz leta“ pomenijo ocenjene emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv za let, ki ga opravlja operator zrakoplova, sestavljene iz emisij iz kabine in emisij iz tovora, merjeno v tonah ekvivalenta ogljikovega dioksida;

(2) „emisije iz kabine“ pomenijo delež emisij iz leta, pripisanih kabini, merjeno v tonah ekvivalenta ogljikovega dioksida;

(3) „emisije iz tovora“ pomenijo delež emisij iz letov, pripisanih tovoru, merjeno v tonah ekvivalenta ogljikovega dioksida;

(4) „emisije iz kabine na potnika“ pomenijo količnik emisij iz kabine in povprečnega števila potnikov na letih v prejšnjem ustreznem obdobju voznega reda letov, merjeno v kilogramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na potnika;

(5) „emisije iz tovora na tono“ pomenijo količnik emisij iz tovora in povprečne mase tovora, prevoženega na zrakoplovu v prejšnjem ustreznem obdobju voznega reda letov, merjeno v kilogramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na tono tovora;

(6) „emisije iz kabine na potniški kilometer“ pomenijo količnik ocenjenih emisij iz kabine na potnika in razdalje opravljene proge, merjeno v gramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na potniški kilometer;

(7) „emisije iz tovora na tonski kilometer“ pomenijo količnik ocenjenih emisij iz tovora na tono in razdalje opravljene proge, merjeno v gramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na tonski kilometer;

(8) „oznaka“ pomeni grafični prikaz, natisnjen ali elektronski, ki združuje logotip oznake in informacije iz Priloge III;

(9) „logotip oznake“ pomeni sliko, opredeljeno v točki 1 Priloge III k tej uredbi, ki predstavlja preverjanje emisij iz letov;

(10) „potekla oznaka“ pomeni oznako, katere veljavnost je potekla;

(11) „digitalno orodje za poročanje“ pomeni digitalno platformo, ki jo razvije in upravlja Agencija kot edinstveno kontaktno točko z operatorji zrakoplovov za sporočanje podatkov in distribucijo oznak;

(12) „zrakoplov“ pomeni zrakoplov, kot je opredeljen v členu 3, točka 28, Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]);

(13) „spričevalo letalskega prevoznika“ pomeni spričevalo letalskega prevoznika, kot je opredeljeno v členu 2, točka 8, Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]);

(14) „letališče“ pomeni letališče, kot je opredeljeno v členu 2, točka 1, Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([6]);

(15) „sedež“ pomeni sedež, nameščen na zrakoplovu, na katerem lahko sedi potnik med potovanjem;

(16) „potnik“ („pax“) pomeni osebo, ki ob odhodu zrakoplova zaseda sedež v potniški kabini zrakoplova in potuje na zrakoplovu z namenom doseči določen namembni kraj;

(17) „sedežna površina“ pomeni površino, določeno za vsak sedež za vsakega potnika in vsak razred kabine, merjeno v kvadratnih metrih;

(18) „razred kabine“ pomeni specifično storitev in prostor za potnike, za katerega je značilna posebna konfiguracija sedežev v kabini, oprema in cenovne strukture;

(19) „obdobje voznega reda letov“ pomeni obdobje voznega reda letov, kot je opredeljeno v členu 2, točka (d), Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 ([7]);

(20) „poraba letalskega goriva med letom“ pomeni količino letalskih goriv, ki jo zrakoplov porabi med letom, od začetnega premika s parkirnega mesta na letališču odhoda do zaustavitve na parkirnem mestu na letališču prihoda, merjeno v tonah;

(21) „čas letenja“ pomeni skupni čas, ki je pretekel od začetnega premika zrakoplova s parkirnega mesta na letališču odhoda do zaustavitve na parkirnem mestu na letališču prihoda, merjeno v minutah;

([4]) Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

([6]) Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([7]) Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj).

(22) „emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv“ pomeni emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida iz letalskih goriv, ki vključujejo emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida iz proizvodnje, prevoza, distribucije in uporabe na krovu, tudi med zgorevanjem, in ki predstavljajo vsoto emisij ogljikovega dioksida (CO_2), metana (CH_4) in dušikovega oksida (N_2O), izračunano v skladu s točko C Priloge V k Direktivi (EU) 2018/2001 in, kadar je ustrezno, drugim ustreznim pravom Unije in mednarodnimi standardi ter podatki in metodologijami, ki odražajo najnovejši znanstveni razvoj v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO), merjeno v gramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na megajoule;

(23) „ekvivalent ogljikovega dioksida“ („CO_2ekv“) pomeni mersko enoto, s katero se primerjata sevalni moči toplogrednega plina in ogljikovega dioksida (CO_2);

(24) „shema za toplogredne pline za letalska goriva“ pomeni shemo, ki operatorjem zrakoplovov podeljuje ugodnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz letalskih goriv;

(25) „tovor“ pomeni blago, material in pakete, ki niso potniška prtljaga in se prevažajo na krovu zrakoplova, merjeno v tonah;

(26) „prodajno mesto“ pomeni fizično lokacijo ali storitev spletne platforme, ki je v lasti ali ponuja lete operatorja zrakoplova in na kateri operator zrakoplova ali katera koli oseba, pooblaščena za njegovo zastopanje, shranjuje in da javnosti na voljo informacije o letih navedenega operatorja zrakoplova za namene nakupa ali primerjave.

Člen 3

Vloga za izdajo oznak s strani Agencije

1. Operator zrakoplova, ki želi, da se za njegove lete izdajo oznake, Agenciji vsako leto do 1. februarja prek namenskega modula digitalnega orodja za poročanje predloži vlogo. Operator zrakoplova v ta namen navede obseg letov, ki naj se zajamejo, v skladu s členom 14(2) Uredbe (EU) 2023/2405. Agencija na podlagi vloge sodeluje z operatorjem zrakoplova.

2. Operatorji zrakoplovov iz odstavka 1 vsako leto do 1. maja prek namenskega modula digitalnega orodja za poročanje sporočijo informacije iz odstavkov 3 in 4 o svojih rednih letih in operacijah, opravljenih v prejšnjem koledarskem letu.

3. Operator zrakoplova sporoči naslednje informacije o svojih rednih letih za naslednji obdobji voznega reda letov:

(a) proge, s sklicem na letališča odhoda in prihoda, opredeljena z ustreznimi oznakami ICAO in Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (v nadaljnjem besedilu: IATA);

(b) tipe zrakoplovov, ki se bodo uporabljali, vključno s številom sedežev na razred kabine ter njihovimi oznakami ICAO in IATA;

(c) ocenjeno število letov na vsaki progi, skupaj s podrobno utemeljitvijo ocene;

(d) obdobje voznega reda letov ali obdobja operacij;

(e) za nove redne lete ali kadar se operativni pogoji znatno razlikujejo od preteklih operacij, prostovoljno, naslednje informacije skupaj s podrobno utemeljitvijo:

  (i) ocenjeno porabo letalskega goriva med letom;

  (ii) ocenjeno število potnikov na razred kabine;

  (iii) ocenjeno količino tovora.

4. Operator zrakoplova sporoči naslednje informacije o operacijah, izvedenih v prejšnjem koledarskem letu:

(a) za vsak upravljan zrakoplov:

  (i) tip zrakoplova, opredeljen z ustreznima oznakama ICAO in IATA;

  (ii) število razpoložljivih sedežev na razred kabine za vsako konfiguracijo kabine;

(iii) če je na voljo, sedežno površino na razred kabine;

(b) za vsak opravljen let na določeni progi:

(i) tip zrakoplova, opredeljen z ustreznima oznakama ICAO in IATA;

(ii) progo, s sklicem na letališči odhoda in prihoda, opredeljeni z ustreznimi oznakami ICAO in IATA;

(iii) število opravljenih letov pod enakimi operativnimi pogoji;

(iv) število potnikov in sedežev na razred kabine;

(v) količino tovora;

(vi) porabo letalskega goriva med letom;

(vii) čas letenja;

(viii) mesec in leto operacije;

(c) za vsako šaržo letalskih goriv, napolnjeno na določenem letališču odhoda, kupljeno pri dobaviteljih letalskega goriva in za katero so se uveljavljale ugodnosti, in prostovoljno za vse druge šarže letalskih goriv:

(i) količino v tonah, številko šarže in identifikacijo dobavitelja letalskega goriva;

(ii) letališče, opredeljeno z ustreznima oznakama ICAO in IATA, ter dokazilo o nakupu in dobavi na navedeno letališče;

(iii) emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv v gramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na megajoule ($g\ CO_2ekv/MJ$);

(iv) kadar je ustrezno, izjavo o shemi za toplogredne pline za letalska goriva, za katero so se uveljavljale ugodnosti, sklic na pravni instrument, v skladu s katerim so se uveljavljale, in identifikacijo organa, pri katerem so se uveljavljale.

5. Agencija informacije iz odstavkov 3 in 4 ob upoštevanju potrebne zaupnosti uporabi za namene obdelave vloge in izdaje oznak.

6. Agencija upošteva tudi informacije, ki jih sporočijo operatorji zrakoplovov in dobavitelji letalskega goriva v skladu s členoma 8 in 10 Uredbe (EU) 2023/2405.

7. Agencija lahko od operatorja zrakoplova zahteva, da predloži vse dodatne informacije, potrebne za oceno emisij iz letov in izdajo oznak.

8. Preden operator zrakoplova Agenciji predloži informacije iz odstavkov 4 in 6, jih preveri neodvisni preveritelj, naveden v poročilu operatorja zrakoplova. Preverjanje se izvede v skladu z zahtevami iz člena 8(3) Uredbe (EU) 2023/2405. Operator zrakoplova preveritelju predloži vsa ustrezna dokazila, da se olajša postopek preverjanja informacij iz odstavkov 4 in 6.

Poleg tega informacije iz odstavka 4, točka (c), v zvezi z emisijami v življenjskem ciklu letalskih goriv preveri eden od certifikacijskih organov, opredeljenih v okviru Direktive (EU) 2018/2001 ali sheme za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA).

Člen 4

Dodelitev oznak letom operatorjev zrakoplovov

1. Če Agencija ugotovi, da so informacije, ki jih je predložil operator zrakoplova v skladu s členom 3, popolne in natančne, vsako leto do 30. junija:

(a) oceni emisije iz letov za vsak let ali sklop letov v skladu s členom 5;

(b) ustvari in pripiše oznake rednim letom, pri čemer loči oznake za vsako od dveh prihodnjih obdobij voznega reda letov v skladu z obdobjem veljavnosti iz odstavka 2;

(c) razdeli oznake v strojno berljivi obliki operatorjem zrakoplovov ter jih obvesti o roku za prikaz in obdobju veljavnosti oznak prek namenskega modula digitalnega orodja za poročanje in z uporabo predlog iz Priloge III.

2. Obdobje veljavnosti oznak, ki jih izda Agencija, ustreza naslednjemu:

(a) za zimsko obdobje voznega reda letov operatorja zrakoplova obdobje veljavnosti traja od trenutka izdaje oznake do konca zimskega obdobja voznega reda letov v skladu s časovnico iz Priloge I;

(b) za poletno obdobje voznega reda letov operatorja zrakoplova obdobje veljavnosti traja od pet mesecev pred začetkom do konca tega poletnega obdobja voznega reda letov v skladu s časovnico iz Priloge I;

3. Če Agencija ugotovi, da operator zrakoplova ni predložil vseh informacij, potrebnih za izdajo oznak v skladu s členom 3, ali če ima ustrezno utemeljene razloge za domnevo, da predložene informacije niso popolne ali natančne, od operatorja zrakoplova zahteva, da popravi predložene informacije ali predloži dodatne informacije.

4. Če Agencija po predložitvi zahteve iz prejšnjega odstavka ugotovi, da informacije, ki jih je predložil operator zrakoplova, ne izpolnjujejo minimalnih zahtev iz člena 3 ali da resničnosti ali točnosti takih informacij ni mogoče preveriti, zavrne izdajo oznak, pred tem pa operatorju omogoči pravico do izjave. Agencija o tem obvesti zadevnega operatorja zrakoplova.

5. Kadar informacije, ki jih zagotovi operator zrakoplova v skladu s členom 3, po njihovi predložitvi ali preverjanju, ki ga opravi Agencija, potrebujejo popravek ali niso več veljavne, operator zrakoplova o tem brez nepotrebnega odlašanja obvesti Agencijo prek digitalnega orodja za poročanje ter zagotovi popravljene informacije in jih ustrezno utemelji. Agencija lahko na podlagi informacij in utemeljitev, ki jih predloži operator zrakoplova, retroaktivno posodobi emisije iz letov in izda nove oznake za zadevne lete ali sklop letov.

Člen 5

Ocena emisij iz letov

1. Agencija oceni emisije iz letov za vsak let ali sklop letov, ki jih opravi operator zrakoplova pod enakimi pogoji, z uporabo metodologije iz Priloge II k tej uredbi tako, da:

(a) izračuna emisije iz letov v skladu s točko 1 Priloge II;

(b) dodeli emisije iz letov kabini in tovoru v skladu s točko 2 Priloge II;

(c) določi odtis in učinkovitost emisij v skladu s točko 3 Priloge II;

(d) dodeli emisije iz kabine vsakemu razredu kabine v skladu s točko 4 Priloge II;

2. Agencija pri uporabi metodologije iz Priloge II oceni emisije iz letov za vsak let ali sklop letov, ki jih opravi operator zrakoplova pod enakimi pogoji, v skladu z najboljšo oceno:

(a) pričakovane porabe letalskih goriv, potrebnih za let z odhodom z določenega letališča, ocenjene na podlagi tehtanega povprečja porabe letalskega goriva med letom za vse lete na tej progi v prejšnjem ustreznem obdobju voznega reda letov;

(b) pričakovane emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv za letalska goriva, natočena na določenem letališču odhoda, ocenjene na podlagi tehtanega povprečja emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv za letalska goriva, natočena na tem letališču v prejšnjem ustreznem obdobju voznega reda letov.

3. Kadar informacije za oceno porabe letalskega goriva v skladu z odstavkom 2, točka (a), tega člena ne obstajajo, so nezadostne, jih ni mogoče preveriti ali obstajajo le za bistveno drugačne operativne pogoje, Agencija oceni porabo letalskih goriv, potrebnih za let, v skladu s točko 1(3)(b) Priloge II.

4. Kadar informacije za oceno pričakovanih emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv v skladu z odstavkom 2, točka (b), ne obstajajo, so nezadostne, jih ni mogoče preveriti ali obstajajo za bistveno drugačne operativne pogoje, Agencija ta letalska goriva obravnava kot konvencionalna letalska goriva.

5. Z odstopanjem od odstavka 2, točka (b), lahko Agencija za namene ocene povprečnih emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv v skladu z navedeno točko dodeli določene šarže letalskih goriv določenemu letu ali sklopu letov, ki jih izvaja operator zrakoplova in z odhodom z določenega letališča odhoda, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) operator zrakoplova je to zahteval prek namenskega modula digitalnega orodja za poročanje;

(b) dobavitelj letalskega goriva fizično dostavi letalska goriva operatorjem zrakoplovov na navedenem letališču za določen let ali sklop letov, in sicer v šaržah, ki jih je mogoče fizično identificirati, ter podprto z dokazilom o dobavi, kot je dokument o prenosu proizvoda;

(c) let ali sklop letov, ki so jim dodeljene šarže, je identificiran in opredeljen vsaj po progi;

(d) šarže letalskih goriv, dodeljene določenemu letu ali sklopu letov v skladu s tem členom, se odštejejo od splošne ocene tehtanega povprečja emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv operatorja zrakoplova na navedenem letališču in se ne uporabljajo za določitev povprečne okoljske učinkovitosti letalskih goriv na navedenem letališču;

(e) kadar je ustrezno, se letalska goriva dodelijo istemu specifičnemu letu ali podsklopu letov, o katerem se poroča v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([8]).

6. Kadar operator zrakoplova zaporedne lete opravi brez polnjenja z letalskimi gorivi med njimi, Agencija pričakovane emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv na začetnem letališču odhoda sorazmerno razdeli med vse lete, opravljene v takih okoliščinah.

7. Če operator zrakoplova Agenciji ne zagotovi zadostnih informacij o emisijah v življenjskem ciklu letalskih goriv, natočenih na letališču odhoda, ali če letalskih goriv ni mogoče fizično pripisati določenemu letališču odhoda, Agencija navedene šarže letalskih goriv obravnava kot konvencionalna letalska goriva.

8. Privzete vrednosti, uporabljene pri oceni pričakovanih emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv iz odstavka 2, točka (b), se razkrijejo in posodobijo na spletnem mestu, vzpostavljenem v skladu s členom 8.

([8]) Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Člen 6

Prikaz oznak s strani operatorjev zrakoplovov

1. Operatorji zrakoplovov imetniki oznak so odgovorni za način uporabe oznake in logotipa oznake, zlasti v okviru oglaševanja, in za skladnost z zahtevami iz te uredbe. Izdaja oznak, vključno z logotipom oznake, operatorju zrakoplova ali prodajnemu mestu daje pravico do uporabe logotipa oznake izključno v skladu z zahtevami iz te uredbe.

2. Operatorji zrakoplovov brez nepotrebnega odlašanja prikažejo oznake, ki so jim bile izdane, na vseh prodajnih mestih v njihovi lasti v skladu s specifikacijami iz Priloge III in naslednjimi zahtevami:

(a) oznake prikažejo najpozneje v 15 dneh po njihovem prejemu od Agencije v skladu s členom 4(1), točka (c). Vsaka zamuda se utemelji in uradno sporoči Agenciji v teh 15 dneh;

(b) oznake so jasno vidne skupaj z bistvenimi podatki o letu, vključno s progo, načrtovanim časom in trajanjem leta ter ceno, med celotnim postopkom elektronskega nakupa, začenši z rezultati iskalnika leta in ob zaključku nakupa, ter tako v elektronskem potrdilu o nakupu kot ob dostavi takega potrdila;

(c) oznake so prikazane v vseh vizualnih oglasih in tehničnem promocijskem gradivu teh letov, tudi na internetu, v digitalnih aplikacijah in fizični obliki, ne glede na geografsko lokacijo takega oglaševanja ali promocije.

3. Operatorji zrakoplovov lahko oznake prikažejo na vstopnih kuponih za tiste lete, za katere so bile oznake izdane.

4. Operatorji zrakoplovov v zadevnih obdobjih veljavnosti iz člena 4(2) neprekinjeno prikazujejo oznake, ki so jim bile izdane.

5. Za zagotovitev jasnega in pravilnega prikazovanja oznak operatorji zrakoplovov:

(a) strankam ne zagotavljajo ali prikazujejo oznak, znakov, simbolov ali kakršnih koli enakovrednih oblik napisov, ki posnemajo oznake, izdane v skladu s to uredbo, in ki ne izpolnjujejo zahtev iz te uredbe;

(b) strankam ne zagotavljajo ali prikazujejo emisij iz letov, ki so enakovredne ali podobne tistim, vključenim v oznake iz te uredbe, ali ki posnemajo emisije iz letov, ocenjene v skladu s to uredbo, ali ki lahko posnemajo ali ponavljajo informacije ali merske enote iz člena 14(3) Uredbe (EU) 2023/2405, za lete ali sklope letov, za katere se oznake niso zahtevale v skladu s to uredbo, in za katero koli drugo dejavnost, ki ni povezana s področjem uporabe te uredbe;

(c) ne vključujejo nobenih informacij v zvezi z njihovimi nakupi določene vrste letalskega goriva, ki bi lahko strankam dajale napačen vtis, da se bo določen let izvajal z določeno vrsto letalskega goriva, razen če lahko operator zrakoplova dokaže fizično prisotnost te vrste letalskega goriva na zadevnem letu v količini in značilnostih, sporočenih potrošnikom.

6. Kadar se leti operatorja zrakoplova ponudijo ali dajo na voljo na prodajnih mestih, s katerimi ima pogodbeno razmerje, operator zrakoplova zagotovi, da:

(a) se oznake prikažejo brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje v 30 dneh po njihovem prejemu od Agencije v skladu s členom 4(1), točka (c). Vsaka zamuda se utemelji in uradno sporoči Agenciji v teh 30 dneh;

(b) prodajna mesta ne zavračajo prikaza oznak in ne preračunavajo emisij iz letov, ki jih je Agencija ocenila za navedene operatorje zrakoplovov, niti za primerjavo niti za nakup.

7. Operatorji zrakoplovov si razumno prizadevajo zagotoviti, da tudi prodajna mesta, s katerimi ne sodelujejo, vendar na katerih so prikazani njihovi leti, izpolnjujejo zahteve iz prejšnjega odstavka brez nepotrebnega odlašanja.

Člen 7

Spremljanje skladnosti

1. Agencija za vsakega operatorja zrakoplova, ki so mu izdale oznake, najmanj dvakrat letno preveri, ali so se spremenili dejavniki, na podlagi katerih je bila izdana oznaka za posamezen let ali niz letov, opravljenih pod enakimi pogoji.

2. Pregled iz odstavka 1 vključuje pregled:

(a) točnosti in verodostojnosti informacij, ki so jih sporočili operatorji zrakoplovov v skladu s členom 3, zlasti informacij, sporočenih v skladu z odstavkom 3 navedenega člena;

(b) pravilnega prikaza oznak v skladu s členom 6 in Prilogo III ter pravočasnega prikaza nalepk v skladu s členom 6(2), (6) in (7);

(c) skladnosti operatorjev zrakoplovov z odstranitvijo preklicanih ali poteklih oznak v skladu z odstavkom 4.

3. Agencija za namene izvajanja pregleda od operatorja zrakoplova zahteva potrebne informacije, vključno s poročili neodvisnih preveriteljev, kadar je ustrezno.

4. Če Agencija po izvedbi pregleda ugotovi, da oznaka ni več ustrezna ali je operator zrakoplova ne prikazuje pravilno, obstoječo oznako prekliče ali izda novo oznako, pred tem pa operatorju omogoči, da izrazi svoje mnenje. O taki odločitvi se uradno obvesti operatorja zrakoplova prek digitalnega orodja za poročanje.

5. Agencija preuči utemeljitve operatorja zrakoplova za morebitne zamude pri prikazovanju oznak, kot je določeno v členu 6(2), (6) in (7). Agencija po tem, ko operatorju zrakoplova omogoči, da izrazi svoje mnenje, glede na utemeljitev sprejme eno od naslednjih odločitev in o njej prek digitalnega orodja za poročanje obvesti operatorja zrakoplova:

(a) če utemeljitev za zamudo ni zadovoljiva, prekliče vse oznake, izdane operatorju zrakoplova;

(b) operatorju zrakoplova odobri enkratno izjemo za zamudo in določi nov rok.

6. Operator zrakoplova po prejemu uradnega obvestila, izdanega v skladu z odstavkom 4 ali odstavkom 5, točka (a), brez nepotrebnega odlašanja prilagodi prikaz oznak ali odstrani preklicane oznake in jih po potrebi nadomesti z veljavnimi oznakami, ki jih zagotovi Agencija. Operator zrakoplova prek digitalnega orodja za poročanje potrdi stanje skladnosti z uradnimi obvestili Agencije.

7. Agencija sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da operator zrakoplova spoštuje njene odločitve, izdane v skladu z odstavkom 4 in odstavkom 5, točka (a).

8. Operatorji zrakoplovov brez nepotrebnega odlašanja odstranijo preklicane ali potekle oznake, ne da bi bilo za to potrebno uradno obvestilo Agencije. Operatorji zrakoplovov vedno obveščajo Agencijo o odstranitvi ali popravku oznak prek digitalnega orodja za poročanje.

9. Operatorji zrakoplovov pri izvajanju pregleda sodelujejo z Agencijo in upoštevajo njena navodila v zvezi s pravilnim prikazom oznak.

10. Operatorji zrakoplovov lahko v izjemnih okoliščinah od Agencije zahtevajo, da ukine posamezne oznake, izdane za lete ali sklop letov, katerih operacije so bile ustavljene, ali kadar so veljavne oznake zaradi spremembe operativnih pogojev v obdobju voznega reda letov postale nepravilne. O svoji zahtevi uradno obvestijo Agencijo prek digitalnega orodja za poročanje.

11. Agencija obvesti operatorje zrakoplovov o vseh namenskih pravilih in postopkih iz drugih pravnih aktov Unije, ki zagotavljajo učinkovito spremljanje skladnosti s to uredbo, vključno s preverjanjem točnosti in verodostojnosti informacij, ki jih sporočijo operatorji zrakoplovov, ter pravilnega prikaza oznak.

12. Agencija obvesti operatorje zrakoplovov o vseh veljavnih pravilih in postopkih za vlaganje pritožb zoper druge operatorje zrakoplovov.

Člen 8

Spletno mesto o emisijah iz letov

1. Agencija vzpostavi in vzdržuje spletno mesto o emisijah iz letov (v nadaljnjem besedilu: spletno mesto), ki ga sestavljata javni del s spletnim dostopom za širšo javnost in del, ki zadeva skladnost in do katerega lahko dostopajo samo operatorji zrakoplovov. Del spletnega mesta, ki zadeva skladnost, je povezan z digitalnim orodjem za poročanje, ki ga vzpostavi Agencija.

2. Javni del spletnega mesta izpolnjuje naslednje minimalne zahteve:

(a) je prosto dostopen v strojno berljivem formatu za katero koli spletno storitev in ne zahteva registracije stranke. Do njega je mogoče dostopati tako na prodajnem mestu, kjer so prikazane oznake, kot tudi prek vseh iskalnikov;

(b) zagotavlja podrobne informacije o tem, kako so bile ocenjene emisije iz letov za vsak let ali sklop letov operatorjev zrakoplovov, pri čemer stranko jasno, razumljivo in jedrnato obvešča o metodi izračuna, vključno z vsemi predpostavkami, ter pojasnjuje ključne pojme in spremenljivke, vključno s primeri in ilustracijami ter vsemi osnovnimi informacijami za lažje razumevanje ukrepov, ki jih je Agencija sprejela za izračun emisij iz letov, podatke, uporabljene za tak izračun in ocene, ter privzete vrednosti, uporabljene za oceno emisij iz letov;

(c) zagotavlja informacije o vsaki oceni emisij iz letov ter o izdaji in pripisovanju oznak letom, danim na trg;

(d) zagotavlja informacije o zmanjšanju emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv, ki so ga operatorji zrakoplovov dosegli z nakupom letalskih goriv z nižjimi emisijami v življenjskem ciklu letalskih goriv na določenem letališču odhoda;

(e) vsebuje funkcijo iskanja, ki strankam omogoča iskanje oznak. Iskanje je mogoče vsaj po letališču odhoda in prihoda ter neobvezno po operatorju zrakoplova;

(f) zagotavlja primerjavo oznak na isti progi z referenčno vrednostjo, ki jo Agencija razvije na podlagi ugotovljene tipične učinkovitosti na progi ali primerljivih progah. Zlasti kadar v funkciji iskanja iz točke (e) ni bil izbran noben operator zrakoplova, to vključuje:

  (i) relativno primerjavo emisij iz letov, izraženo v odstotkih;

  (ii) relativno primerjavo zmanjšanja emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv, izraženo v odstotkih;

(g) prikazuje primerjavo iz točke (f) kot seznam operatorjev zrakoplovov v naraščajočem vrstnem redu, pri čemer se najprej navede operator zrakoplova z najnižjimi emisijami iz letov ali operator zrakoplova, ki uporablja letalska goriva z najnižjimi povprečnimi emisijami v življenjskem ciklu letalskih goriv;

(h) na podlagi iskane proge prikazuje naslednje informacije:

  (i) progo, merjeno v kilometrih, opredeljeno z letališčem odhoda in prihoda in z uporabo polnih imen obeh letališč ter njunih ustreznih oznak ICAO in IATA;

  (ii) operatorje zrakoplovov, ki opravljajo lete na tej progi;

  (iii) povprečne emisije iz kabine na potnika za vsakega operatorja zrakoplova, ki opravlja lete na tej progi;

  (iv) oznako vrste ali vrst zrakoplovov, ki jih vsak operator zrakoplova najpogosteje uporablja na tej progi;

  (v) informacije za stranke o tem, ali proga, vnesena v iskalno orodje, ne spada na področje uporabe te uredbe in informacije zanjo niso na voljo. V takih primerih Agencija na kratko pojasni merila, ki morajo biti izpolnjena, da se proga navede v iskalnem orodju.

3. Del spletnega mesta, ki zadeva skladnost, izpolnjuje naslednje minimalne zahteve:

(a) dostop vsakega operatorja zrakoplova je omejen z edinstvenimi prijavnimi poverilnicami. Dostop je varen, operatorji zrakoplovov pa imajo možnost ogledati si in upravljati svoje podatke o skladnosti, vključno z zahtevami glede poročanja ter ustvarjanjem in distribucijo oznak ter njihovim statusom za posamezno progo;

(b) operatorji zrakoplovov si lahko ogledajo samo lastne informacije o skladnosti. Operatorji zrakoplovov imajo dostop le do javnih informacij v zvezi z oznakami drugih operatorjev zrakoplovov.

Člen 9

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Vendar se za operatorje tovornih zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2023/2405, uporablja od 1. januarja 2028.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 18. decembra 2024

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

ČASOVNICA ZA PREDLOŽITEV VLOG IN USTVARJANJE OZNAK

Časovnica, v kateri morajo operatorji zrakoplovov predložiti vloge, Agencija pa ustvariti in razdeliti oznake, je naslednja:

Preglednica 1

Obveznost	Časovnica
Operacije v koledarskem letu X – 1 kot podlaga za informacije, posredovane Agenciji v skladu s členom 3(4)	Od 1. januarja X – 1 do 31. decembra X – 1
Operatorji zrakoplovov Agenciji preložijo vlogo za izdajo oznak v skladu s členom 3(1)	Do 1. februarja X
Operatorji zrakoplovov sporočijo informacije iz členov 3(3) in 3(4) v skladu s členom 3(2)	Do 1. maja X
Agencija oceni emisije iz letov za vsak let ali sklop letov ter ustvari in razdeli oznake za vse lete, načrtovane za naslednji obdobji voznega reda letov, v skladu s členom 4(1)	Do 30. junija X
Obdobje veljavnosti oznak za lete, opravljene v zimskem obdobju voznega reda letov, v skladu s členom 4(2)(a)	Od trenutka izdaje s strani Agencije v letu X in do konca zimskega obdobja voznega reda letov v letih X do X + 1, kot se uporablja v voznem redu letov operatorja zrakoplova
Obdobje veljavnosti oznak za lete, opravljene v poletnem obdobju voznega reda letov, v skladu s členom 4(2)(b)	Od pet mesecev pred začetkom poletnega obdobja voznega reda letov v letu X + 1 do konca tega obdobja voznega reda letov, kot se uporablja v voznem redu letov operatorja zrakoplova

PRILOGA II

METODOLOGIJA ZA OCENO EMISIJ IZ LETOV

Ta priloga določa metodologijo in potrebne ukrepe, ki jih Agencija upošteva pri oceni emisij iz letov.

1. IZRAČUN EMISIJ IZ LETOV

(1) Emisije iz letov se izračunajo tako, da se ocenjena poraba letalskih goriv za zadevni let pomnoži s tehtanim povprečjem emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv, natočenih na letališču odhoda. Hkrati so emisije iz letov enake vsoti emisij iz kabine in tovora.

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

pri čemer:

E = emisije iz leta v tonah ekvivalenta ogljikovega dioksida (t CO_2ekv);

E_c = emisije iz kabine v t CO_2ekv;

E_f = emisije iz tovora v t CO_2ekv;

E_{WTT} = delež emisij iz leta, ki ustreza emisijam od vrtine do rezervoarja, v t CO_2ekv;

E_{TTW} = delež emisij iz leta, ki ustreza emisijam od rezervoarja do koles, v t CO_2ekv;

V_{fuel} = poraba letalskih goriv med letom v tonah;

EC_{fuel} = energijska vsebnost letalskih goriv v megajoulih na kilogram (MJ/kg);

LCE_{fuel} = tehtano povprečje emisij v življenjskem ciklu letalskih goriv, natočenih na letališču odhoda, v gramih ekvivalenta ogljikovega dioksida na megajoule (g CO_2ekv/MJ).

(2) Povprečne emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv, natočenih na letališču odhoda, so tehtano povprečje emisij v življenjskem ciklu letalskega goriva za vse šarže (*b*) letalskih goriv, natočenih na navedenem letališču, ob upoštevanju člena 5(6):

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

pri čemer:

LCE_b = emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv za šaržo „b“ letalskih goriv v g CO_2ekv/MJ. Za konvencionalna letalska goriva je ta vrednost 89 g CO_2ekv/MJ;

V_b = masa šarže „b“ letalskih goriv v tonah.

(3) Ocena porabe letalskih goriv leta se izračuna po eni od naslednjih metod:

(a) z uporabo preteklih operacij

Kadar so za operacije iz prejšnjih ustreznih obdobij voznega reda letov na voljo primarni podatki in se ti ujemajo z operativnimi pogoji rednega leta, se ocena porabe letalskih goriv izračuna kot tehtano povprečje sporočene porabe letalskih goriv za lete (*a*) na zadevni progi:

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

pri čemer:

F_a = skupna poraba letalskega goriva med letom za vse lete, ki zadevajo posamezno oznako, v poročevalnem obdobju;

N_a = skupno število opravljenih letov, ki zadevajo posamezno oznako, v poročevalnem obdobju;

(b) na podlagi Bregueteve enačbe za dolet

Kadar primarni podatki za redne lete, sporočene v skladu s členom 3(3), ne obstajajo, so nezadostni, jih ni mogoče preveriti ali obstajajo le za operativne pogoje, ki se znatno razlikujejo od pogojev, sporočenih v skladu s členom 3(4), se ocena porabe letalskih goriv izračuna s približkom z uporabo Bregueteve enačbe za dolet.

Ta enačba ocenjuje skupno učinkovitost križarjenja na naslednji način:

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

pri čemer:

R = prepotovana razdalja v kilometrih;

V = hitrost zrakoplova v kilometrih na uro;

c = poraba letalskih goriv, specifična za potisk, v kilogramih na newtonuro;

L = vzgon, ki deluje na zrakoplov, v newtonih;

D = aerodinamični upor, ki deluje na zrakoplov, v newtonih;

ln = naravni logaritem;

W_1 = masa zrakoplova na začetku križarjenja v tonah;

W_2 = masa zrakoplova na koncu križarjenja v tonah.

S spremembo Bregueteve enačbe za dolet se lahko izračuna razmerje med začetno in končno maso zrakoplova, kar predstavlja porabo letalskih goriv za zadevni let:

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

Kadar ni informacij o pristajalni masi posameznega leta, učinkovitosti motorja in aerodinamičnosti zrakoplova, se ti dejavniki ne izračunajo neposredno. Enačba se dodatno izpopolni z regresijo dejavnikov, da bi se povezali z opažanji informacij, sporočenih v skladu s členom 3(4), in vsaj tipom zrakoplova. Ta izpopolnjena enačba se uporabi za vsak zrakoplov:

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

pri čemer:

a = masa zrakoplova ob pristanku na letališču prihoda v tonah;

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

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

in pri čemer:

W_0 = masa praznega zrakoplova v tonah;

W_1 = masa zrakoplova po vzponu na 3 000 čevljev (oz. 914,4 metra) v tonah;

W_2 = masa zrakoplova po vzponu na nivo križarjenja, križarjenju in spustu na 3 000 čevljev (oz. 914,4 metra) v tonah;

W_3 = masa zrakoplova ob pristanku na letališču prihoda v tonah.

Koeficienti a, b in r se določijo z regresijsko analizo, da se čim bolj zmanjša ocenjena razlika (L2-Norm) med zabeleženo porabo letalskih goriv in ocenjeno vrednostjo.

2. DODELITEV EMISIJ IZ LETOV KABINI IN TOVORU

(1) Emisije iz letov se pripišejo kabini (emisije iz kabine, *Ec*) in tovoru (emisije iz tovora, *Ef*) na podlagi ustrezne porazdelitve mase kabine in tovora, kot sledi:

(a) emisije iz kabine (E_c):

$$E_C = E \times W_C$$

pri čemer:

$W_C = \frac{C_w}{F_w + C_w}$, tj. delež koristnega tovora leta, pripisan kabini;

C_w = masa, ki ustreza kabini (potniki in njihova prtljaga), v tonah;

F_w = masa, ki ustrezna tovoru na zrakoplovu v tonah;

(b) emisije iz tovora (E_f):

$$E_f = E \times W_F$$

pri čemer:

$W_f = \frac{F_w}{F_w + C_w}$, tj. delež koristnega tovora leta, pripisan tovoru.

(2) Kadar se informacije o številu potnikov ne sporočijo, ker se pogoji rednih operacij razlikujejo od prejšnjih letov, na primer za nove operatorje ali konfiguracije zrakoplovov, se ocenjeno število potnikov izračuna na podlagi naslednjih dejavnikov (ki se navedejo na spletnem mestu, vzpostavljenem v skladu s členom 8):

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

pri čemer:

N = število razpoložljivih sedežev v zadevnem tipu zrakoplova na razred kabine;

L = ocenjeni koeficient zasedenosti leta, izračunan ob upoštevanju operatorjevega povprečnega koeficienta zasedenosti na razred kabine, zlasti za lete i) na isti progi, ii) na primerljivih progah in iii) na kateri koli drugi progi;

P_m = masa, ki je pripisana potniku, vključno z njegovo prtljago, in znaša 100 kg.

3. DOLOČANJE ODTISA IN UČINKOVITOSTI EMISIJ

(1) Emisije iz letov, dodeljene kabini in tovoru, se nato uporabijo za določanje odtisa in učinkovitosti emisij ter se izračunajo na naslednji način:

(a) odtis in učinkovitost emisij iz kabine:

emisije iz kabine na potnika (C_{ef}):

$C_{ef} = \frac{E_c}{pax} \times 1000$, v kg CO_2ekv/pax;

emisije iz kabine na potniški kilometer (C_{ei}):

$C_{ee} = \frac{C_{ef}}{R} \times 1000$, v g CO_2ekv/pkm,

pri čemer:

$R =$ *GCD*, tj. dolet, določen z metodo razdalje po velikem krogu (GCD), v km;

(b) odtis in učinkovitost emisij iz tovora:

emisije iz tovora na tono tovora (F_{ef}):

$F_{ef} = \frac{E_f}{F_w} \times 1000$, v kg CO_2ekv/t;

emisije iz tovora na tonski kilometer (F_{ee}):

$F_{ee} = \frac{F_{ef}}{R}$, v g CO_2ekv/tkm.

4. DODELITEV EMISIJ IZ KABINE VSAKEMU RAZREDU KABINE

(1) Če se zrakoplov upravlja z več kot enim razredom kabine, se emisije iz kabine dodelijo vsakemu razredu kabine.

(2) Kadar operator zrakoplova sporoči sedežno površino vsake konfiguracije vsakega tipa zrakoplova, se ta sedežna površina (*SA*) najprej uporabi za izračun, kateri koeficient razreda kabine se uporabi.

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

pri čemer:

CCF = koeficient razreda kabine, ki predstavlja dodelitev emisij iz kabine na potnika v vsakem razredu kabine, ocenjeno na podlagi števila dodeljenih sedežev v najnižjem razredu kabine zrakoplova;

SA_c = tlorisna površina sedeža v vsakem razredu kabine („c“) v kvadratnih metrih;

SA_l = tlorisna površina sedeža v najnižjem razredu kabine („l“) v kvadratnih metrih.

(3) Če informacije iz prejšnje točke niso na voljo, se koeficient razreda kabine oceni na podlagi tehtanih povprečij sedežne površine, sporočene v skladu s členom 3(4), točka (a). Tehtana povprečja temeljijo, kadar je to mogoče, na podatkih, specifičnih za letalskega prevoznika, in se določijo vsaj glede na razred kabine.

(4) Kadar informacije za oceno koeficienta razreda kabine niso zadostne, se uporabi njegova privzeta vrednost iz preglednice 1.

Preglednica 1

Izračuni koeficienta razreda kabine na podlagi sedežne površine in privzete vrednosti

Razred kabine (c)	Koeficient razreda kabine na podlagi na sedežne površine	Privzeta vrednost koeficienta razreda kabine	
		Širokotrupni zrakoplovi (CCF_{c-w})	Ozkotrupni zrakoplovi (CCF_{c-n})
Ekonomski (e)	$\frac{SA_e}{SA_l}$	$CCF_{e-w} = 1$	$CCF_{e-n} = 1$
Premijski ekonomski (pe)	$\frac{SA_{pe}}{SA_l}$	$CCF_{pe-w} = 1$	$CCF_{pe-n} = 1$

Razred kabine (c)	Koeficient razreda kabine na podlagi na sedežne površine	Privzeta vrednost koeficienta razreda kabine	
		Širokotrupni zrakoplovi (CCF_{c-w})	Ozkotrupni zrakoplovi (CCF_{c-n})
Poslovni (b)	$\frac{SA_b}{SA_t}$	$CCF_{b-w} = 4$	$CCF_{b-n} = 1,5$
Prvi (f)	$\frac{SA_f}{SA_t}$	$CCF_{f-w} = 5$	$CCF_{f-n} = 1,5$

(5) Ker emisije iz kabine vključujejo vse potnike na letu, ne glede na razred kabine, v katerem sedijo, se emisije iz kabine dodelijo vsakemu potniku na podlagi ustreznega koeficienta razreda kabine. Dodelitve se opravijo z uporabo teoretičnega števila potnikov (LC_{eq}), pri čemer se kot skupni ekvivalent uporabi najnižji razred kabine.

$$LCeq = \sum pax_c \times CCF$$

pri čemer:

LC_{eq} = teoretično število potnikov, izračunano za namen dodelitve emisij iz kabine potnikom v vsakem razredu kabine;

pax_c = število potnikov v vsakem razredu kabine.

(6) Vsakemu potniku se nato dodelijo emisije na ekvivalent potnika v najnižjem razredu kabine sorazmerno z njegovim koeficientom razreda kabine:

emisije iz razreda kabine na potnika (CC_{ef}):

$CC_{ef} = \frac{E_c}{LE_{eq}} \times CCF$, v kg CO_2ekv/pax;

emisije iz razreda kabine na potniški kilometer (CC_{ei}):

$CC_{ee} = \frac{CC_{ef}}{R}$, v g CO_2ekv/pkm.

PRILOGA III

PREDLOGE ZA PRIKAZ OZNAK

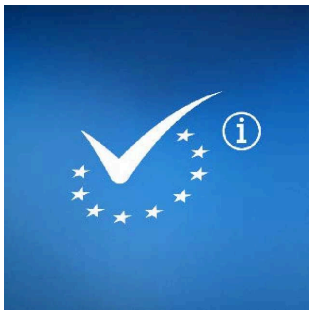
1. Logotip oznake mora izpolnjevati naslednje zahteve:

(a) Logotip je tak, kot sledi v nadaljevanju, in se prikaže glede na barvo ozadja, da se zagotovi dostopna in uporabniku prijazna zasnova.

(a) Glavna različica logotipa, ki se uporablja, kadar je izvedljivo, je:



(b) Različica logotipa, ki se uporablja na temnem ozadju, je:



(c) Logotip, ki se uporablja na svetlem ozadju, vendar le, če glavna različica ni dovolj vidna, na primer zaradi pomanjkanja kontrasta, je:



(b) Če je dovolj prostora, mora logotip oznake spremljati beseda „Preverjeno“ na desni strani. Stiliziran mora biti v pisavi Calibri krepko in vedno v jeziku uporabnika:

(a) Glavna različica logotipa, ki se uporablja, kadar je izvedljivo, je:



(b) Različica logotipa, ki se uporablja na temnem ozadju, je:



(c) Logotip, ki se uporablja na svetlem ozadju, vendar le, če glavna različica ni dovolj vidna, na primer zaradi pomanjkanja kontrasta, je:



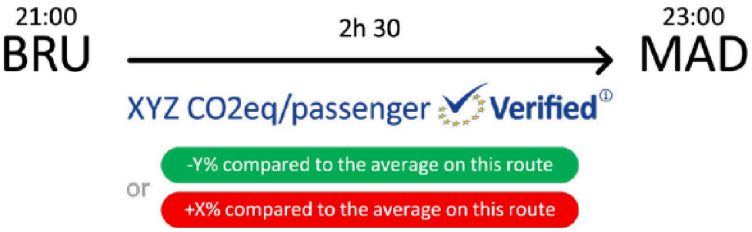
(c) Barva logotipa oznake in spremnega besedila mora biti:

(i) modra #034EA2;

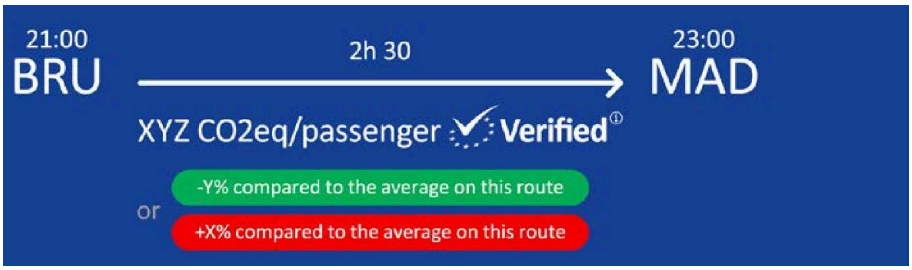
(ii) rumena #FFCB04.

(d) Primarni prikaz iz točke 2 se vedno prikaže v jeziku uporabnika (angleška različica za ilustracijo) in je skladen z naslednjo razporeditvijo:

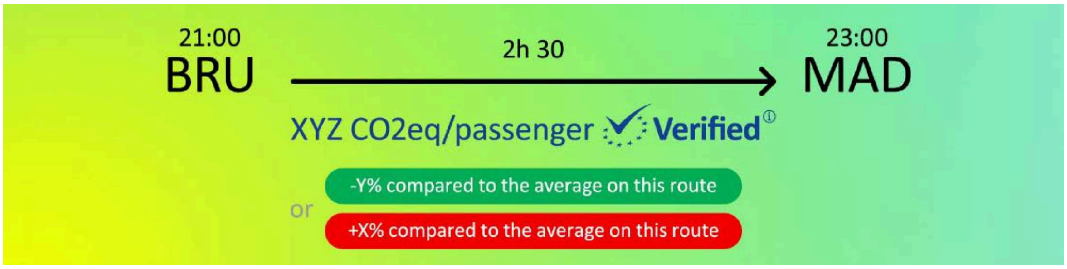
(a) kadar je izvedljivo:



(b) za temna ozadja:

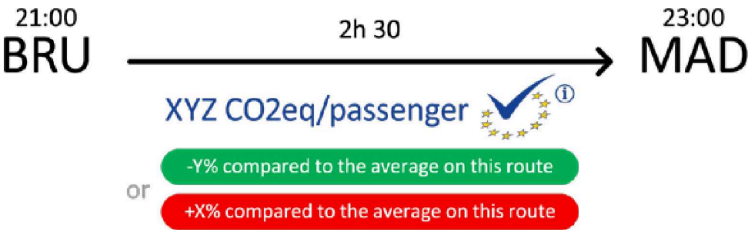


(c) za svetla ozadja, vendar le, če glavna različica ni dovolj vidna, na primer zaradi pomanjkanja kontrasta:

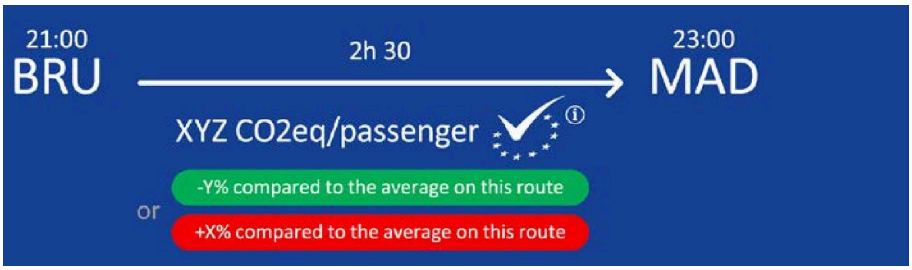


(e) Kadar ni dovolj prostora za izpolnjevanje zahtev iz prejšnjega odstavka, mora primarni prikaz izpolnjevati naslednje zahteve:

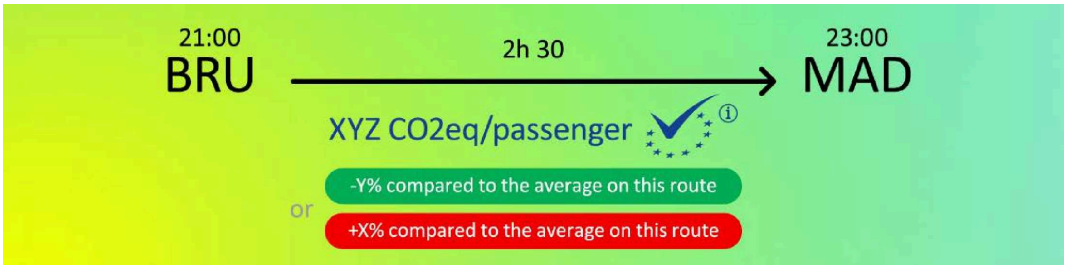
(a) kadar je izvedljivo:



(b) za temna ozadja:



(c) za svetla ozadja, vendar le, če glavna različica ni dovolj vidna, na primer zaradi pomanjkanja kontrasta:



(f) Sekundarni prikaz iz točke 3 je v skladu z naslednjo razporeditvijo in vedno prikazan v jeziku uporabnika ter se pojavi ob pomiku miške ali kliku na logotip ali ikono za informacije („i“), ki je vidna na desni strani logotipa na primarnem prikazu:

Preverjena oznaka emisij iz letov

Emisije so ocenjene v skladu z **Izvedbeno uredbo Evropske komisije (EU) 2024/3170 (oznaka emisij iz letov)**. Ocenjene so na podlagi najnovejših operativnih podatkov o učinkovitosti preteklih letov.

Emisije za [razred kabine] zrakoplova [ime proizvajalca] + [oznaka ICAO zrakoplova]

OD [ime letališča odhoda] DO [ime letališča prihoda] ([123] km)

[123] kg CO_2ekv/potnika

+/– X % [referenčna vrednost še ni razvita]

[123] kg CO_2ekv/potniški kilometer

+/– X % [referenčna vrednost še ni razvita]

[123] kg CO_2ekv/MJ

+/– X % [referenčna vrednost še ni razvita]

Emisije ocenjuje Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu.

Agencija Evropske unije

Velja do DD. mesec LLLL

Več informacij o tej oznaki: www.flightemissions.eu

(g) Oznaka se imenuje „oznaka emisij iz letov“.

2. Primarni prikaz oznake poleg logotipa vedno vključuje naslednje informacije:

(a) za potniške lete: emisije iz razreda kabine na potnika v kg CO_2ekv/pax. V primeru dojenčkov, starih do 24 mesecev, ki med letom sedijo v naročju odrasle osebe z varnostnim pasom za dojenčke, so pričakovane emisije iz kabine na potnika samo emisije odrasle osebe;

(b) za tovorne lete, ob upoštevanju člena 9: emisije iz tovora na tono v kg CO_2ekv/t;

(c) manjšo različico logotipa oznake, kot je določeno v točki 1(b);

(d) relativno primerjavo, izraženo v odstotkih, med emisijami, navedenimi v podtočkah (a) ali (b), in referenčno vrednostjo, ki jo Agencija razvije na podlagi ugotovljene tipične učinkovitosti na progi ali primerljivih progah. Zelena barva se lahko uporabi za navedbo negativne razlike, rdeča barva pa za prikaz pozitivne razlike v primerjavi s povprečjem;

(e) ikono, stilizirano kot ikona za informacije („i“), za odpiranje sekundarnega prikaza.

3. Sekundarni prikaz oznake vsebuje naslednje dodatne informacije:

(a) ime operatorja zrakoplova;

(b) progo, opredeljeno z imeni letališča odhoda in prihoda;

(c) razdaljo proge v kilometrih;

(d) za potniške lete: emisije iz razreda kabine na potniški kilometer v kg CO_2ekv/potniški kilometer;

(e) za tovorne lete, ob upoštevanju člena 9, emisije iz tovora na tonski kilometer v kg CO_2ekv/tonski kilometer;

(f) emisije v življenjskem ciklu letalskih goriv v kg CO_2ekv/MJ;

(g) relativno primerjavo, izraženo v odstotkih, med emisijami, navedenimi v točki 2(a) in točki 3(d) ali točki 2(b) in točki 3(e) ter v točki 3(f), in referenčno vrednostjo, ki jo Agencija razvije na podlagi ugotovljene tipične učinkovitosti na progi ali primerljivih progah. Zelena barva se lahko uporabi za navedbo negativne razlike, rdeča barva pa za prikaz pozitivne razlike v primerjavi s povprečjem;

(h) obdobje veljavnosti oznake, vključno z zadnjim dnem veljavnosti;

(i) povezavo do specifične oznake emisij iz letov, ki gostuje na spletnem mestu, vzpostavljenem v skladu s členom 8, in je stilizirana kot www.flightemissions.eu.

4. Prikaz oznake je v obdobju njene veljavnosti skladen z naslednjimi tehničnimi specifikacijami:

(a) oznaka je prikazana v strojno berljivi in dostopni obliki;

(b) primarni prikaz oznake za vidnost informacij ne zahteva interakcije potnikov;

(c) vrsta (Calibri) in velikost pisave oznake morata biti jasni in čitljivi.