



Svet
Evropske unije

Bruselj, 30. junij 2022
(OR. fr, en)

10798/22

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0207(COD)

CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	10509/22 ADD 2
Št. dok. Kom.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Zadeva:	Sveženj „Pripravljeni na 55“ Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa – splošni pristop

V prilogi vam v vednost pošiljamo besedilo predloga, v zvezi s katerim se je Svet za okolje na 3887. seji 28. in 29. junija 2022 dogovoril o splošnem pristopu.

Spremembe glede na prejšnjo različico besedila (dok. 10509/22), ki so nastale po razpravi v Svetu, so označene s **krepkim tiskom in podčrtane**. Prejšnje spremembe predloga Komisije so podčrtane, črtano besedilo pa je označeno z [...].

**Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta
o spremembi Direktive 2003/87/ES
v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu
in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta³ je vzpostavila sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji, da bi se spodbudilo stroškovno in ekonomsko učinkovito zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Letalske dejavnosti so bile vključene v sistem EU za trgovanje z emisijami z Direktivo 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁴.
- (2) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016 (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum)⁵. Pogodbenice Pariškega sporazuma so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. Za uresničitev ciljev Pariškega sporazuma morajo k doseganju zmanjševanja emisij prispevati vsi gospodarski sektorji, vključno z mednarodnim letalstvom.
- (3) Svet Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) je na desetem sestanku 214. zasedanja, ki je potekalo 27. junija 2018, sprejel prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSA) (zvezek IV Priloge 16 k Čikaški konvenciji). Unija in njene države članice še naprej podpirajo shemo CORSA in so zavezane njenemu izvajanju od začetka pilotne faze v obdobju 2021–2023⁶.

³ 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).

⁴ Direktiva 2008/101/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti (UL L 8, 13.1.2009, str. 3).

⁵ Pariški sporazum (UL L 282, 19.10.2016, str. 4).

⁶ Sklep Sveta (EU) 2020/954 z dne 25. junija 2020 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva glede priglasitve prostovoljnega sodelovanja v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSA) od 1. januarja 2021 ter izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023 (UL L 212, 3.7.2020, str. 14).

- (4) Države članice so v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2018/2027⁷ sekretariatu ICAO priglasile razlike med shemo CORSIA in EU ETS. Namen je bil ohraniti pravni red Unije in prostor za prihodnjo politiko, raven podnebne ambicije Unije ter izključno vlogo Evropskega parlamenta in Sveta pri odločanju o vsebini zakonodaje Unije. Po sprejetju spremembe Direktive 2003/87/ES bi bilo treba posodobiti priglasitev razlik med shemo CORSIA in EU ETS sekretariatu ICAO z drugo priglasitvijo razlik v skladu s pravom Unije, da bi se upoštevale revizije prava Unije.
- (5) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila o evropskem zelenem dogovoru, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019⁸.
- (6) Unija se je v posodobljeni nacionalno določeni obveznosti zmanjšanja s strani Unije in njenih držav članic, ki je bila 17. decembra 2020 predložena sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990⁹.
- (7) Unija je cilj glede podnebne nevtralnosti celotnega gospodarstva Unije do leta 2050 določila v zakonodaji z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰. Ta uredba določa tudi zavezujočo obveznost Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030.

⁷ Sklep Sveta (EU) 2018/2027 z dne 29. novembra 2018 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zavzame v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s prvo izdajo Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja – shema za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA) (UL L 325, 20.12.2018, str. 25).

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

¹⁰ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

- (8) Ta sprememba Direktive 2003/87/ES je namenjena izvajanju prispevkov Unije na področju letalstva na podlagi Pariškega sporazuma in regulativnega okvira za doseganje zavezujočega podnebne cilja Unije za leto 2030 glede domačega zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 do leta 2030, kot je določen v Uredbi (EU) 2021/....
- (9) Letalstvo bi moralo prispevati k prizadevanjem za zmanjšanje emisij, potrebnim za podnebni cilj Unije za leto 2030. Zato bi bilo treba ustaliti skupno količino pravic za letalstvo in zanjo uporabiti linearni faktor zmanjšanja.
- (10) Za doseganje povečane podnebne ambicije bo treba čim več virov usmeriti v podnebni prehod. Zato bi bilo treba vse prihodke z dražb, ki se ne pripišejo proračunu Unije, uporabiti za namene, povezane s podnebjem.
- (11) V skladu s členom 28b(3) Direktive 2003/87/ES mora Unija oceniti shemo CORSIA ICAO ter jo po potrebi izvesti na način, ki je skladen z zavezo Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu do leta 2030.
- (12) Skupno količino pravic za letalstvo bi bilo treba ustaliti na ravni dodelitve za lete z vzletom z letališča v EGP in pristankom na letališču v EGP, Švici ali Združenem kraljestvu. Dodelitev za leto 2024 bi morala temeljiti na skupni dodelitvi dejavnim operatorjem zrakoplovov leta 2023, zmanjšani z linearnim faktorjem zmanjšanja, kot je določen v členu 9 Direktive 2003/87/ES. Raven dodelitve bi bilo treba povišati, da bi se upoštevale proge, ki za leto 2023 niso bile vključene v EU ETS, vendar so vanj vključene od leta 2024.
- (13) Za dodelitev pravic letalskemu sektorju bi moralo od leta po začetku veljavnosti te spremembe Direktive 2003/87/ES veljati pravilo povečanja prodaje na dražbi ob upoštevanju zmožnosti sektorja, da prenese višje stroške CO₂. Med letoma 2024 in 2026 bi bilo treba postopno odpraviti brezplačne dodelitve ter uvesti prodajo vseh pravic na dražbi od leta 2027.

(13a) Prehod z uporabe fosilnih goriv na vse večjo uporabo trajnostnih letalskih goriv bi prispeval k doseganju razogljičenja letalskega prometa. Vendar bi bilo treba – glede na visoko raven konkurence med operatorji zrakoplovov, razvijajoči se trg EU za trajnostna letalska goriva ter pomembno cenovno razliko med fosilnim kerozinom in alternativnimi gorivi – ta prehod na strani ponudbe podpreti s kombinacijo politik, kot je [uredba ReFuelEU za letalstvo], na strani povpraševanja pa s spodbujanjem zgodnjih uporabnikov z ustrezno prehodno podporo za premostitev teh cenovnih razlik. Zato bi bilo treba v obdobju od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2030 pravice dodeljevati na podoben način kot pogodbe za razliko, pri čemer se pokrije del preostale cenovne razlike med fosilnim kerozinom in gorivi, opredeljenimi v členu 4(1) [uredbe ReFuelEU za letalstvo]. Te pravice bi morale upoštevati ceno ogljika s spodbujanjem večjih prihrankov emisij toplogrednih plinov, sorazmerno s količino porabljenih goriv, o kateri se poroča v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/2066. V ta namen bi bilo treba od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2030 rezervirati največ 20 milijonov pravic. Te pravice bi morale biti del nabora skupnih razpoložljivih pravic za letalstvo in bi jih bilo treba uporabiti le za lete, ki so zajeti v EU ETS, in sicer na nediskriminatoren način.

(13b) Medtem ko se EU ETS uporablja za lete od leta 2012, sveženj „Pripravljeni na 55“ vključuje dodatne ukrepe, ki bi lahko skupaj z EU ETS imeli kumulativni učinek v tem sektorju. Da bi zaščitili letalsko povezljivost za lete, ki zagotavljajo povezave z otoškimi regijami ali majhnimi letališči, bi moral mehanizem te direktive za premostitev preostale cenovne razlike med običajnim letalskim gorivom in njegovimi alternativami omejiti škodljive učinke na letalsko povezljivost in zmanjšati tveganje za selitev virov CO2. Komisija bi morala do leta 2028 poročati o možnih učinkih na povezljivost.

- (14) Direktivo 2003/87/ES bi bilo treba spremeniti tudi v zvezi s sprejemljivimi enotami za skladnost, da bi se upoštevala merila o upravičenosti enot, ki jih je Svet ICAO sprejel na 216. zasedanju marca 2019 kot ključni element sheme CORSIA. Letalski prevozniki s sedežem v Uniji bi morali imeti možnost, da uporabijo [...] enote za skladnost za lete v tretje države, za katere se šteje, da sodelujejo v shemi CORSIA, in iz njih. Za zagotovitev, da izvajanje sheme CORSIA v Uniji podpira cilje Pariškega sporazuma in spodbuja obsežno udeležbo v shemi CORSIA, bi morale [...] enote izvirati iz držav, ki so podpisnice Pariškega sporazuma in sodelujejo v shemi CORSIA, dvojno štetje [...] enot pa bi bilo treba preprečiti.
- (15) Za zagotovitev enotnih pogojev za uporabo [...] enot v skladu s členom 11a Direktive 2003/87/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za sprejetje seznama [...] enot, ki jih Svet ICAO šteje za dopustne za uporabo za skladnost sheme CORSIA in ki izpolnjujejo zgoraj navedene pogoje za upravičenost. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹.
- (16) Za zagotovitev vzpostavitve ureditev, potrebnih za izdajo dovoljenj s strani udeleženih strani, pravočasne prilagoditve poročanja o antropogenih emisijah iz virov in odvzemih po ponorih, zajetih z nacionalno določenimi prispevki udeleženih strani, ter preprečitev dvojnega štetja in neto povečanja globalnih emisij bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev podrobnih zahtev za take ureditve. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹².

¹¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

¹² Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (17) [...] Zahteve za izravnavo za shemo CORSIA za [...] operatorje zrakoplovov s sedežem v Uniji bi bilo treba izračunati [...] na podlagi Mednarodnih standardov in priporočenih praks ICAO za varstvo okolja za shemo za izravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet, pri čemer bi bilo treba upoštevati, da se v skladu z načelom „čistega reza“ shema CORSIA ne uporablja za lete [...] z vzletom z letališča v EGP in pristankom na letališču v EGP, Švici ali Združenem kraljestvu [...]. Na Komisijo bi bilo treba prenesti izvedbena pooblastila za sprejetje metodologije za izračun ob upoštevanju razlik med temi mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami ter Direktivo 2003/87/ES. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.
- (18) Za zagotovitev enotnih pogojev za navedbo držav, za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA za namene Direktive 2003/87/ES, v skladu s členom 25a(3) navedene direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za sprejetje in vodenje seznama držav, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo ter za katere se šteje, da sodelujejo v shemi CORSIA za namene prava Unije. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.
- (19) Ker je za izvajanje in izvrševanje sheme CORSIA za operatorje zrakoplovov s sedežem zunaj Unije predvideno, da sta izključno v pristojnosti matične države teh operatorjev zrakoplovov [...], se od operatorjev zrakoplovov s sedežem zunaj Unije ne bi smelo zahtevati, da ukinejo enote za skladnost s shemo CORSIA na podlagi te direktive [...].

- (19a) Ker je za izvajanje in izvrševanje sheme CORSIA za operatorje zrakoplovov s sedežem zunaj Unije predvideno, da sta izključno v pristojnosti matične države teh operatorjev zrakoplovov, lahko v primeru, ko ima operator zrakoplova s sedežem zunaj Unije znatne emisije iz letov znotraj EGP ali letov z vzletom z letališča v EGP in pristankom na letališču v Švici ali Združenem kraljestvu, tudi država, v kateri ima ta operator zrakoplova sedež, priglasiti razlike pri uporabi sheme CORSIA v zvezi z leti znotraj Evrope [...]. Direktivo 2003/87/ES bi bilo treba redno pregledovati glede na razvoj dogodkov v zvezi s tem.
- (19b) Da bi spodbudili sodelovanje v shemi CORSIA ter preprečili prekrivanje instrumentov sheme CORSIA in EU ETS za iste leto, se od operatorjev zrakoplovov ne bi smelo zahtevati, da predajo pravice za emisije iz letov v države, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo in za katere se šteje, da sodelujejo v shemi CORSIA za namene prava Unije, ali iz njih.
- (20) Za zagotovitev enakega obravnavanja na progah bi morali biti leti v države, ki ne izvajajo sheme CORSIA za namene prava Unije, in iz njih, razen letov z vzletom z letališča v EGP in pristankom na letališču v EGP, Švici ali Združenem kraljestvu, izvzeti iz [...] obveznosti predaje pravic ali ukinitve enot. Izvzetje bi se moralo uporabljati za predajo pravic za emisije le do 31. decembra 2026, da bi se spodbudilo polno izvajanje sheme CORSIA od leta 2027.
- (21) Leti v najmanj razvite države in male otoške države v razvoju, kot jih opredeljujejo Združeni narodi in ki ne izvajajo sheme CORSIA za namene prava Unije, razen držav, katerih BDP na prebivalca je enak povprečju Unije ali ga presega, in iz njih bi morali biti izvzeti iz obveznosti [...] predaje pravic ali ukinitve enot brez datuma poteka izvzetja.

- (22) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvzetje operatorjev zrakoplovov iz zahtev za izravnavo [...], kot so določene v členu 12(8) Direktive 2003/87/ES, v zvezi z emisijami iz letov v države, ki manj strogo uporabljajo shemo CORSIA v skladu z nacionalnim pravom ali določb sheme CORSIA ne izvršujejo enako za vse operatorje zrakoplovov v skladu s členom 25a(7) navedene direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za izvzetje letalskih prevoznikov s sedežem v Uniji iz zahtev za izravnavo [...] v zvezi z emisijami iz letov, kadar manj strogo izvajanje ali izvrševanje sheme CORSIA v tretji državi povzroča znatno izkrivljanje konkurence v škodo letalskih prevoznikov s sedežem v Uniji. Izkrivljanje konkurence bi lahko povzročil manj strog pristop k upravičenim [...] enotam ali določbam o dvojnem štetju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.
- (23) Za zagotovitev enotnih pogojev za vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev na progah med dvema državama, ki uporabljata shemo CORSIA in operatorjem zrakoplovov dovolita uporabo drugih enot, ki niso enote na seznamu, sprejetem v skladu s členom 11a(8) Direktive 2003/87/ES, bi bilo treba v skladu s členom 25a(8) navedene direktive na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da bi se operatorjem zrakoplovov s sedežem v državi članici dovolila uporaba dodatnih vrst enot poleg tistih s seznama, sprejetega v skladu s členom 11a(8), ali da navedenih operatorjev ne bi zavezovali pogoji iz člena 11a(2) in (3). Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.
- (23a) Emisijski faktor za kerozin za reaktivne motorje (jet A1 ali jet A) v okviru EU ETS bi bilo treba uskladiti z emisijskim faktorjem za to gorivo, določenim v zvezku IV Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija), podpisani 7. decembra 1944. Zaradi povečanja emisijskega faktorja za kerozin za reaktivne motorje se ravni dodelitve ne spremenijo, saj se brezplačne dodelitve za letalstvo ukinjajo v korist pravic, ki se prodajo na dražbi, da bi dosegli večje zmanjšanje emisij.

- (24) Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na progah med dvema tretjima državama, ki izvajata shemo CORSIA, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe v zvezi s sprejemanjem drugih [...] enot na teh progah. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹³. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se nanašajo na pripravo delegiranih aktov.
- (25) Posebno pozornost bi bilo treba nameniti spodbujanju dostopnosti za najbolj oddaljene regije Unije. Zato bi bilo treba določiti začasno odstopanje od EU ETS do leta 2030 za emisije iz letov med letališčem v najbolj oddaljeni regiji v državi članici in letališčem v isti državi članici zunaj te najbolj oddaljene regije, da bi se odzvali na najpomembnejše potrebe prebivalcev pri zaposlovanju, izobraževanju in drugih priložnostih. To odstopanje bi morale iz istih razlogov zajemati lete med letališčema, ki se nahajata v isti najbolj oddaljeni regiji ali različnih najbolj oddaljenih regijah v isti državi članici.
- (26) Za doseganje ciljev evropskega zelenega dogovora in konkurenčnost evropske industrije je pomemben celovit pristop k inovacijam. To je pomembno zlasti za sektorje, ki jih je težko razogljičiti, kot sta letalstvo in ladijski promet, za katere je treba uporabiti kombinacijo operativnih izboljšav, alternativnih podnebno nevtralnih goriv in tehnoloških rešitev. Zato bi morale države članice zagotoviti, da določbe za prenos v nacionalno zakonodajo ne ovirajo inovacij in so tehnološko nevtralne. Na ravni EU se potrebna prizadevanja za raziskave in inovacije med drugim podpirajo v okviru okvirnega programa Obzorje Evropa, ki vključuje obsežno financiranje in nove instrumente za sektorje, vključene v ETS.

¹³ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

(26a) V skladu s členom 12(8) Direktive 2003/87/ES, kakor je bila spremenjena s Sklepom [XXX] [2021/0204(COD)], se člen 12(6) in (7) navedene direktive uporablja do 31. decembra 2024 ali do konca obdobja za prenos te direktive, kar nastopi prej. Rok za prenos te direktive je 31. december 2023, zato se bo člen 12(6) do (8) Direktive 2003/87/ES v različici pred spremembami, uvedenimi s to direktivo, uporabljal do navedenega datuma.

(27) Ker ciljev te direktive države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(28) Direktivo 2003/87/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2003/87/ES se spremeni:

- (1) člen 3c se spremeni:
 - (a) odstavek 2 se črta;

(b) dodajo se naslednji odstavki 5, 5a, 5b, 6 in 7:

„5. Komisija določi skupno količino pravic, ki se dodeli v zvezi z operatorji zrakoplovov za leto 2024, na podlagi skupne dodelitve pravic v zvezi z operatorji zrakoplovov, ki so leta 2023 opravljali letalske dejavnosti, zajete s Prilogo I, zmanjšane z linearnim faktorjem zmanjšanja iz člena 9, in objavi navedeno količino ter količino pravic, ki bi se brezplačno dodelile leta 2024 [...] v skladu s pravili za brezplačno dodelitev, veljavnimi pred spremembami, uvedenimi s [to direktivo o spremembi].

5a. Največ 20 milijonov od skupne količine pravic iz odstavka 5 za obdobje od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2030 se v zvezi z operatorji zrakoplovov na nediskriminatorni podlagi rezervira za polnjenje z gorivi, opredeljenimi v členu 4(1) [uredbe RefuelEU za letalstvo], za lete, za katere veljajo zahteve za predajo pravic v skladu s členom 12(3). Te pravice se dodelijo na enak način kot pogodba za razliko, da se pokrije del cenovne razlike pri fosilnem kerozinu, ob tem pa se upošteva ceno ogljika in ceno zadevnih goriv. Pokrije se 70 % preostale cenovne razlike med fosilnim kerozinom in zadevnimi gorivi **ter 100 % preostale cenovne razlike za uporabo takih goriv na letališčih na otokih, manjših od 10 000 km², na letališčih, ki niso dovolj velika, da bi jih bilo mogoče opredeliti kot letališča Unije v skladu s členom 3 uredbe „Refuel za letalstvo“, ali na letališčih v najbolj oddaljeni regiji.** Če je v danem letu povpraševanje po pravicah za polnjenje s takimi gorivi večje od razpoložljivih pravic, se te zmanjšajo v enaki meri za vse zadevne operatorje zrakoplovov.

5b. Vsak operator zrakoplova lahko vsako leto od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2030 zaprosi za dodelitev pravic za lete, za katere je treba predati pravice na podlagi sporočenega polnjenja z gorivi za te lete v skladu z uporabo goriva, o kateri se poroča v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/2066. Države članice dodelijo pravice operatorjem zrakoplovov glede na razpoložljivost pravic in v skladu z izvedbenim aktom iz tretjega pododstavka.

Komisija vsako leto v Uradnem listu objavi podrobnosti o razliki v stroških med fosilnim kerozinom in zadevnimi gorivi.

Komisija z delegiranimi akti določi podrobno ureditev za letni izračun razlike v stroških in dodelitev pravic za polnjenje z gorivi, opredeljenimi v členu 4(1) [uredbe ReFuelEU za letalstvo], ter določi podrobno ureditev za izračun emisij toplogrednih plinov, prihranjenih na podlagi uporabe goriv, o kateri se poroča v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/2066, in ureditve za upoštevanje cene ogljika pri dodelitvi.

Komisija do 1. januarja 2028 izvede oceno uporabe tega odstavka ter svoje rezultate v poročilu pravočasno predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Poročilu se lahko po potrebi priloži zakonodajni predlog za spodbujanje polnjenja z gorivi, opredeljenimi v členu 4(1) [uredbe ReFuelEU za letalstvo], z drugimi instrumenti poleg dodeljevanja brezplačnih pravic, v povezavi s pregledom, ki ga je treba opraviti v skladu s členom 14 [uredbe ReFuelEU za letalstvo].

6. V zvezi z leti z vzletom z letališča v EGP in pristankom na letališču v EGP, Švici ali Združenem kraljestvu, ki za leto 2023 niso bili vključeni v EU ETS, se skupna količina pravic, ki se dodeli operatorjem zrakoplovov, poveča za ravni dodelitev, vključno z brezplačno dodelitvijo in prodajo na dražbi, ki bi se izvedle, če bi bili ti leti v navedenem letu vključeni v EU ETS, zmanjšane z linearnim faktorjem zmanjšanja iz člena 9.

7. Z odstopanjem od člena 12(3), člena 14(3) in člena 16 države članice štejejo, da so zahteve iz navedenih določb izpolnjene in ne ukrepajo zoper operatorje zrakoplovov v zvezi z emisijami, ki nastanejo do leta 2030 pri letih med letališčem v najbolj oddaljeni regiji v državi članici in letališčem v isti državi članici, [...] vključno z drugim letališčem v najbolj oddaljeni regiji iste države članice;“

(2) člen 3d se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Med letoma 2024 in 2026 se na dražbi ponudi 15 % pravic iz člena 3c(5) in (6) ter delež preostalih 85 % pravic, za katere bi se izvedla brezplačna dodelitev. Preostanek pravic se v teh letih dodeli brezplačno. Delež pravic, za katere bi se izvedla brezplačna dodelitev in se ponujajo na dražbi, se za zadevna leta poveča, kot je določeno spodaj.

Leta 2024 se na dražbi ponudi 25 % količine pravic, v zvezi s katero bi se izvedla brezplačna dodelitev, kot se objavi v skladu s členom 3c.

[...]

[...] Leta 2025 se na dražbi ponudi 50 % količine pravic, v zvezi s katero bi se v navedenem letu izvedla brezplačna dodelitev in ki se izračuna na podlagi objave v skladu s členom 3c.

[...] Leta 2026 se na dražbi ponudi 75 % količine pravic, v zvezi s katero bi se v navedenem letu izvedla brezplačna dodelitev in ki se izračuna na podlagi objave v skladu s členom 3c.

[...] Od 1. januarja 2027 se na dražbi ponudi celotna količina pravic, v zvezi s katero bi se v navedenem letu izvedla brezplačna dodelitev, razen količine pravic iz člena 3c(5a).“

(b) doda se naslednji odstavek 1a:

„[...] 1a. Pravice, ki se dodelijo brezplačno, se dodelijo operatorjem zrakoplovov sorazmerno z njihovim deležem preverjenih emisij iz letalskih dejavnosti, sporočenih leta 2023. Pri tem izračunu se upoštevajo tudi preverjene emisije iz letalskih dejavnosti, sporočene v zvezi z leti, ki so od 1. januarja 2024 vključeni samo v EU ETS. Pristojni organi do 30. junija zadevnega leta izdajo pravice, ki so brezplačno dodeljene za navedeno leto.“;

(c) odstavek 2 se črta;

(d) v odstavku 3 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 23 za dopolnitev te direktive glede podrobne ureditve prodaje pravic za letalstvo na dražbi s strani držav članic v skladu z odstavkoma 1 [...] in 1a tega člena, vključno z načini prodaje pravic na dražbi, potrebnimi [...] za prenos deleža prihodkov s takih dražb v splošni proračun Unije kot lastna sredstva v skladu s členom 311(3) PDEU.“;

(da) v odstavku 3 se v tretjem stavku besedilo „Referenčno leto za obdobje iz člena 3c(1) je leto 2010, za vsako nadaljnje obdobje iz člena 3c pa“ nadomesti z besedilom „Referenčno obdobje za vsako obdobje iz člena 13 je“;

(e) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Države članice določijo, kako se bodo porabili prihodki, pridobljeni s prodajo pravic, zajetih s tem poglavjem, na dražbi, razen prihodkov, ki se opredelijo kot lastna sredstva v skladu s členom 311(3) Pogodbe in vključijo v splošni proračun Unije. Države članice [...] bi morale te prihodke [...] iz prodaje pravic na dražbi uporabiti v skladu s členom 10(3).“;

(3) člena 3e in 3f se črtata;

[...] ¹⁴

(5) člen 11a se spremeni:

(a) odstavki 1 do 3 se nadomestijo z naslednjim:

„1. V skladu z odstavkoma 2 in 3 tega člena lahko operatorji zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, uporabljajo naslednje enote za izpolnjevanje obveznosti iz člena 12(8) v zvezi z ukinitvijo enot v zvezi s priglašeno količino [...];

(a) dobropise, ki jih odobrijo strani, udeležene v mehanizmu, vzpostavljenem na podlagi člena 6(4) Pariškega sporazuma;

(b) dobropise, ki jih odobrijo strani, udeležene v programih dobropisov, ki jih Svet ICAO šteje za upravičene in so opredeljeni v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu z odstavkom 8;

¹⁴ Enak predlog je podan tudi v členu 1(8) splošne direktive o spremembi in utemeljen v uvodni izjavi (25) navedenega predloga. Ker se oba dosjeja obravnavata vzporedno, se predlaga le sprememba v drugem predlogu, kjer je utemeljena v uvodnih izjavah.

(c) dobropise, odobrene s sporazumi strani, sklenjenimi v skladu z odstavkom 5;

(d) dobropise, izdane v zvezi s projekti na ravni Unije v skladu s členom 24a.

2. Enote iz odstavka 1, točki (a) in (b), se lahko uporabljajo, če sta izpolnjena naslednja pogoja:

(a) izvirajo iz države, ki je v času uporabe podpisnica Pariškega sporazuma;

(b) izvirajo iz države, ki je v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 25a(3), navedena kot država, udeležena v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA). Ta pogoj se ne uporablja za emisije pred letom 2027 niti za najmanj razvite države in male otoške države v razvoju, kot jih opredeljujejo Združeni narodi, razen držav, katerih BDP na prebivalca je enak povprečju Unije ali ga presega.

3. Enote iz odstavka 1, točke (a), (b) in (c), se lahko uporabljajo, če so vzpostavljene ureditve za odobritev s strani udeleženih strani, če so bile uvedene pravočasne prilagoditve poročanja o antropogenih emisijah iz virov in odvzemih po ponorih, zajetih z nacionalno določenimi prispevki udeleženih strani, in če se preprečita dvojno štetje in neto povečanje globalnih emisij.

Komisija sprejme izvedbene akte za določitev podrobnejših zahtev za ureditve iz prvega pododstavka, ki lahko vključujejo zahteve glede poročanja in registra, ter za navedbo držav ali programov, ki uporabljajo te ureditve. Pri ureditvah se upoštevajo prožnosti, odobrene najmanj razvitim državam in malim otoškim državam v razvoju v skladu z odstavkom 2. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).“;

(c) odstavek 4 se črta;

(d) doda se naslednji odstavek 8:

„8. Komisija sprejme izvedbene akte o seznamu [...] enot, ki jih Svet ICAO šteje za upravičene ter izpolnjujejo pogoje iz odstavkov 2 in 3. Komisija ta seznam po potrebi posodablja. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).“;

(6) člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Države članice v skladu z metodologijo, določeno v [...] izvedbenem aktu iz odstavka 7, vsako leto izračunajo izravnavo za predhodno koledarsko leto za lete v države, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 25a(3), iz njih in med njimi ter za lete med Švico ali Združenim kraljestvom ter državami, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 25a(3), [...] ter vsako leto do 30. novembra obvestijo operatorje zrakoplovov.

Države članice v skladu z metodologijo, določeno v izvedbenem aktu iz odstavka 7, izračunajo tudi skupne končne zahteve za izravnavo za zadevno obdobje skladnosti v okviru sheme CORSIA in do 30. novembra leta, ki sledi zadnjemu letu zadevnega obdobja skladnosti v okviru sheme CORSIA, obvestijo operatorje zrakoplovov.

Države članice o ravni izravnave obvestijo operatorje zrakoplovov, ki izpolnjujejo vse naslednje pogoje:

- (a) operator zrakoplova ima spričevalo operatorja zrakoplova, ki ga je izdala država članica, ali je registriran v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice;
- (b) od 1. januarja 2019 njihove letne emisije CO₂ iz letov iz Priloge I, ki se opravljajo z zrakoplovi z največjo potrjeno vzletno maso, večjo od 5 700 kg, razen letov z vzletom in pristankom v isti državi članici (vključno z najbolj oddaljenimi regijami iste države članice), presegajo 10 000 ton.

Za namene prvega pododstavka, točka (b), se ne upoštevajo emisije CO₂ iz naslednjih vrst letov:

- (i) državnih letov;
- (ii) letov v humanitarne namene;
- (iii) letov medicinske pomoči;
- (iv) vojaških letov;
- (v) letov za gašenje požarov.“;

(b) dodata se naslednja odstavka 7 in 8:

„7. [...] Izračun obveznosti za izravnavo [...] iz odstavka 6 za namen [...] sheme ICAO za izravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet se izvede v zvezi z leti v države, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 25a(3), iz njih in med njimi ter leti med Švico ali Združenim kraljestvom in državami, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 25a(3). [...]“

Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih podrobneje opredeli metodologijo izračuna zahtev za izravnavo za operatorje zrakoplovov. Ti izvedbeni akti temeljijo na metodologiji iz Mednarodnih standardov in priporočenih praks za varstvo okolja za shemo za izravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet [...] iz prejšnjega pododstavka. Vendar bi morali vsebovati potrebne prilagoditve metodologije, da bi se zagotovila skladnost z določbami te direktive. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).

Prvi tak izvedbeni akt se sprejme do [1. maja 2024]. Komisija zagotovi, da za nobenega operatorja zrakoplova iz odstavka 6 tega člena ne veljajo obveznosti za izravnavo, ki bi se dopolnjevale in prekrivale z obveznostjo predaje pravic v skladu s to direktivo v zvezi z istimi leti v obdobju skladnosti 2021–2023 v okviru sheme CORSIA. “

8. [...] Operatorji zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, ukinejo enote iz člena 11a samo v zvezi s količino, ki jo je navedena država članica priglasila v skladu z odstavkom 6 za ustrezno obdobje skladnosti v okviru sheme CORSIA [...]. Ukinitve se izvede do 31. januarja 2025 za emisije v obdobju 2021–2023, do 31. januarja 2028 za emisije v obdobju 2024–2026, do 31. januarja 2031 za emisije v obdobju 2027–2029, [...] do 31. januarja 2034 za emisije v obdobju 2030–2032 in do 31. januarja 2037 za emisije v obdobju 2033–2035.“;

(7) člen 18a [...] se spremeni:

(a) v prvem stavku odstavka 2 se besedilo „obdobja iz člena 3c“ nadomesti z besedilom „obdobja iz člena 13“;

(b) v odstavku 3 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) od leta 2024 najmanj vsaki dve leti dopolni seznam z operatorji zrakoplovov, ki so naknadno izvajali letalske dejavnosti s seznama v Prilogi I. Če operator zrakoplova štiri zaporedna koledarska leta pred dopolnitvijo seznama ni izvajal letalske dejavnosti s seznama v Prilogi I, se ta operator zrakoplova ne vključi na dopolnjeni seznam.“;

(8) člen 23 se spremeni:

(a) odstavka 2 in 3 se nadomestita z naslednjim:

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3d(3), člena 10(4), člena 10a(1) in (8), člena 10b(5), [...] člena 19(3), člena 22, člena 24(3), člena 24a(1), člena 25a(1) in člena 28c se prenese na Komisijo za nedoločen čas od 8. aprila 2018.“

3. Prenos pooblastila iz člena 3d(3), člena 10(4), člena 10a(1) in (8), člena 10b(5), [...] člena 19(3), člena 22, člena 24(3), člena 24a(1), člena 25a(1) in člena 28c lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.“;

(b) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 3d(3), člena 10(4), člena 10a(1) in (8), člena 10b(5), [...] člena 19(3), člena 22, člena 24(3), člena 24a(1), člena 25a(1) in člena 28c, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

(9) v členu 25a se dodajo naslednji odstavki 3 [...] do 8:

„3. Komisija sprejme izvedbeni akt s seznamom držav, ki niso države EGP, Švica in Združeno kraljestvo ter za katere se šteje, da uporabljajo shemo CORSIA za namene te direktive. [...] Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).

4. Operatorjem zrakoplovov [...] ni treba predati pravic v skladu s členom 12(3) v zvezi z emisijami iz letov v države, ki so navedene v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu z odstavkom 3, ali iz njih.

5. Operatorjem zrakoplovov ni treba predati pravic v skladu s členom 12(3) v zvezi z emisijami, ki nastanejo do 31. decembra 2026 pri letih med državami EGP in državami, ki niso navedene na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega v skladu z odstavkom 3, razen letov v Švico in Združeno kraljestvo.
6. Operatorjem zrakoplovov ni treba predati pravic v skladu s členom 12(3) v zvezi z emisijami iz letov v najmanj razvite države in male otoške države v razvoju, kot jih opredeljujejo Združeni narodi, ali iz njih, razen držav, navedenih na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega v skladu z odstavkom 3, in držav, katerih BDP na prebivalca je enak povprečju Unije ali ga presega.
7. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v primeru, kadar ugotovi obstoj znatnega izkrivljanja konkurence v škodo operatorjev zrakoplovov, ki imajo spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, sprejme izvedbene akte, da izvzame navedene operatorje zrakoplovov iz zahtev za predajo iz člena 12(8) v zvezi z emisijami iz letov v take države ali iz njih. Tretja država lahko povzroča izkrivljanje konkurence, če v skladu z nacionalnim pravom manj strogo uporablja shemo CORSIA ali če določb sheme CORSIA ne izvršuje enako za vse operatorje zrakoplovov. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).
8. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v primeru, kadar imajo operatorji zrakoplovov spričevalo operatorja zrakoplova, izdano v državi članici, ali so registrirani v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice, sprejme izvedbene akte, da navedenim operatorjem zrakoplovov dovoli, da v zvezi z emisijami iz takih letov uporabljajo dodatne vrste enot poleg tistih z navedenega seznama, ali določi, da navedene operatorje zrakoplovov v zvezi z emisijami iz takih letov ne zavezujejo pogoji iz člena 11a(2) in (3). Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22a(2).

(9a) V členu 28a(6) se besede „Z odstopanjem od členov 3g, 12, 15 in 18a“ nadomestijo z besedami „Z odstopanjem od členov 12, 15 in 18a“;

(9b) v členu 30 se doda naslednji odstavek:

6. Komisija do leta 2028 opravi oceno učinka te direktive na povezljivost otokov in oddaljenih ozemelj, konkurenčnost in tveganje selitve virov CO₂ ter o tem poroča Evropskemu parlamentu in Svetu.

(10) Priloga I se spremeni:

(a) v tabeli se v stolpcu Dejavnosti pri vnosu Letalstvo¹⁵ drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Leti med letališčema v dveh različnih državah, navedenih na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega v skladu s členom 25a(3), ter leti med Švico ali Združenim kraljestvom in državami, ki so navedene na seznamu iz izvedbenega akta, sprejetega v skladu s členom 25a(3), ter za namene členov 12(6), 12(7) in 28c vsi drugi leti med letališči, ki se nahajajo v dveh različnih tretjih državah, ki jih opravljajo operatorji zrakoplovov, ki izpolnjujejo vse naslednje pogoje:

(a) operator zrakoplova ima spričevalo operatorja zrakoplova, ki ga je izdala država članica, ali je registriran v državi članici, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, pridruženimi območji in ozemlji navedene države članice;

¹⁵ Uvedeno s sklepom o obveščanju v besedilu, ki ga je Coreper odobril v dokumentu 9366/22 – odvisno od končnega izida pogajanj o 2021/0204(COD).

(b) od 1. januarja 2019 njihove letne emisije CO₂ iz letov iz Priloge I, ki se opravljajo z zrakoplovi z največjo potrjeno vzletno maso, večjo od 5 700 kg, razen letov z vzletom in pristankom v isti državi članici (vključno z najbolj oddaljenimi regijami iste države članice), presegajo 10 000 ton. Za namene te točke se ne upoštevajo emisije iz naslednjih vrst letov: (i) državnih letov, (ii) letov v humanitarne namene, (iii) letov medicinske pomoči, (iv) vojaških letov, (v) letov za gašenje požarov.“;

(b) v tabeli se v stolpcu Dejavnosti pri vnosu Letalstvo v točki (i) beseda „30 000“ nadomesti s „50 000“:

(10a) Priloga Ia¹⁶ se črta.

(11) V Prilogi IV, del B, se na koncu petega odstavka vstavi naslednji stavek:

„Emisijski faktor za kerozin za reaktivne motorje (jet A1 ali jet A) je 3,16 (t CO₂/t goriva).“

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 31. decembra 2023. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

¹⁶ Uvedeno s sklepom o obveščanju v besedilu, ki ga je odobril Coreper v dokumentu 9366/22.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

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

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik
