



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 25. juni 2022
(OR. fr, en)

**Interinstitutionel sag:
2021/0207(COD)**

**10509/22
ADD 2**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966**

NOTE

fra:	formandskabet
til:	Rådet
Komm. dok. nr.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Vedr.:	Fit for 55-pakken Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning – Generel indstilling

Med henblik på samlingen i Rådet (miljø) den 28. juni 2022 følger hermed til delegationerne formandskabets kompromistekst om ovennævnte emne.

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv
om ændring af direktiv 2003/87/EF
for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som
helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning¹**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ Ændringer i forhold til formandskabets tidligere kompromistekst er angivet med **fed skrift og understregning** og udeladelser med [...]. Tidligere ændringer er understreget.

² EUT C af , s. .

³ EUT C af , s. .

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁴ er der indført et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen med henblik på at fremme reduktion af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk set effektiv måde. Luftfartsaktiviteter blev medtaget i EU's emissionshandelssystem ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF⁵.
- (2) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 ("Parisaftalen")⁶. Parterne i Parisaftalen er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer. For at nå målene i Parisaftalen skal alle sektorer i økonomien bidrage til at opnå emissionsreduktioner, herunder international luftfart.
- (3) Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) vedtog første udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation" (CORSIA) (bilag 16, bind IV til Chicagokonventionen) på det tiende møde i sin 214. samling den 27. juni 2018. Unionen og dens medlemsstater støtter fortsat CORSIA og er fast besluttet på at gennemføre ordningen fra begyndelsen af pilotfasen 2021-2023⁷.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet (*EUT L 8 af 13.1.2009, s. 3*).

⁶ Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4).

⁷ Rådets afgørelse (EU) 2020/954 af 25. juni 2020 om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, for så vidt angår meddelelsen af frivillig deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) fra den 1. januar 2021 og den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023 (EUT L 212 af 3.7.2020, s. 14).

- (4) I overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2018/2027⁸ meddelte medlemsstaterne ICAO's sekretariat uoverensstemmelser mellem CORSIA og EU's emissionshandelssystem. Målet var at bevare EU-retten og det fremtidige politiske råderum samt Unionens ambitionsniveau på klimaområdet og Europa-Parlamentets og Rådets eksklusive roller i forbindelse med fastlæggelsen af EU-lovgivningens indhold. Efter vedtagelsen af denne ændring af direktiv 2003/87/EF bør meddelelsen til ICAO's sekretariat af uoverensstemmelser mellem CORSIA og EU's emissionshandelssystem ajourføres ved en anden meddelelse af uoverensstemmelser i henhold til EU-retten for at afspejle de ændringer, der er foretaget i EU-retten.
- (5) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er kernen i meddelelsen om den europæiske grønne pagt, som Kommissionen vedtog den 11. december 2019⁹.
- (6) Unionen forpligtede sig til senest i 2030 at reducere sine nettodrivhusgasemissioner for økonomien som helhed med mindst 55 % under 1990-niveauerne i henhold til den ajourførte nationalt bestemte reduktionsforpligtelse, som Unionen og dens medlemsstater forelagde for UNFCCC-sekretariatet den 17. december 2020¹⁰.
- (7) Unionen har omsat målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 til lovgivning gennem Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119¹¹. Denne forordning fastsætter også et bindende EU-tilsagn om en intern nettoreduktion af drivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % i forhold til 1990-niveauerne senest i 2030.

⁸ Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 af 29. november 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår første udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)" (EUT L 325 af 20.12.2018, s. 25).

⁹ COM(2019) 640 final/3.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet (den europæiske klimalov) (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- (8) Denne ændring af direktiv 2003/87/EF har til formål at gennemføre Unionens bidrag for luftfarten i henhold til Parisaftalen og de lovgivningsmæssige rammer med henblik på at nå Unionens bindende klimamål for 2030 om en intern reduktion af nettodrivhusgasemissioner på mindst 55 % i forhold til 1990-niveauerne senest i 2030 som fastsat i forordning (EU) 2021/... .
- (9) Luftfarten bør bidrage til den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at opfylde Unionens klimamål for 2030. Den samlede mængde kvoter til luftfart bør derfor konsolideres og underlægges den lineære reduktionsfaktor.
- (10) For at nå de øgede klimaambitioner er det nødvendigt at sikre, at der afsættes så mange ressourcer som muligt til klimaomstillingen. Alle auktionsindtægter, der ikke opføres på Unionens budget, bør derfor anvendes til klimarelaterede formål.
- (11) I henhold til artikel 28b, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF skal Unionen vurdere ICAO's CORSIA-ordning og gennemføre den efter behov og på en måde, der er i overensstemmelse med Unionens forpligtelse til at nedbringe drivhusgasemissionerne for hele økonomien for 2030.
- (12) Den samlede mængde kvoter til luftfart bør konsolideres ved tildeling af kvoter for flyvninger, der afgår fra en flyveplads i EØS og ankommer til en flyveplads i EØS, Schweiz eller Det Forenede Kongerige. Tildelingen vil for 2024 være baseret på den samlede tildeling til aktive luftfartøjsoperatører i 2023 reduceret med den lineære reduktionsfaktor som fastsat i artikel 9 i direktiv 2003/87/EF. Tildelingsniveauet bør øges for at tage hensyn til de ruter, der ikke var omfattet af EU's emissionshandelssystem i 2023, men som er omfattet af EU's emissionshandelssystem fra og med 2024.
- (13) Luftfartssektorens tildeling af kvoter bør foregå gennem øget auktionering fra året efter ikrafttrædelsen af denne ændring af direktiv 2003/87/EF under hensyntagen til sektorens evne til at overvælte de øgede omkostninger ved CO₂. Der bør gennemføres en gradvis udfasning af gratistildeling fra 2024 til 2026 og fuld auktionering fra 2027.

- (13a) Omstillingen fra brugen af fossile brændstoffer til en øget brug af bæredygtige flybrændstoffer vil spille en rolle for opnåelsen af en dekarbonisering af lufttransporten. I betragtning af den høje grad af konkurrence mellem luftfartøjsoperatører, udviklingen af EU's marked for bæredygtige flybrændstoffer og den betydelige prisforskel mellem fossilt petroleum og alternative brændstoffer bør denne omstilling imidlertid støttes af en kombination af politikker på udbudssiden såsom [RefuelEU Aviation-forordningen] og på efterspørgselssiden ved at skabe incitamenter for frontløbere med passende overgangsstøtte til at udfylde disse prisforskelle. I perioden fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2030 bør kvoter derfor tildeles på en tilsvarende måde som differencekontrakter, der dækker en del af den resterende prisforskel mellem fossilt petroleum og brændstoffer, jf. artikel 4, stk. 1, i [RefuelEU Aviation-forordningen]. Disse kvoter bør tage hensyn til prisen på kulstof ved at fremme øgede drivhusgasemissionsbesparelser i forhold til den mængde brændstoffer, der anvendes og indberettes i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066. Til dette formål bør maksimalt 20 mio. kvoter reserveres fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2030. Disse kvoter bør komme fra den pulje af samlede kvoter, der er til rådighed for luftfart, og bør kun anvendes til flyvninger omfattet af EU's emissionshandelssystem og på en ikkediskriminerende måde.
- (14) Direktiv 2003/87/EF bør også ændres for så vidt angår acceptable overholdelsesenheder for at inddrage de kriterier for støtteberettigelse for enheder, der blev vedtaget af ICAO-Rådet på dets 216. samling i marts 2019 som et væsentligt element i CORSIA. Luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Unionen, bør kunne anvende [...] enheder til overholdelse af reglerne for flyvninger til eller fra tredjelande, der anses for at deltage i CORSIA. For at sikre, at Unionens CORSIA-gennemførelse støtter Parisaftalens mål og giver incitament til bred deltagelse i CORSIA, bør [...] enhederne komme fra stater, der er parter i Parisaftalen, og som deltager i CORSIA, og dobbelttælling af [...] enheder bør undgås.

- (15) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af [...] enheder i overensstemmelse med artikel 11a i direktiv 2003/87/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage en liste over de [...] enheder, som ICAO-Rådet har fundet det acceptabelt at anvende med henblik på overholdelse af CORSIA, og som opfylder ovennævnte betingelser for støtteberettigelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹².
- (16) For at sikre, at de nødvendige ordninger er på plads med henblik på at opnå godkendelse fra de deltagende parter, foretage rettidige justeringer af rapporteringen af menneskeskabte emissioner fra kilder og optag gennem dræn, der er omfattet af de deltagende parters nationalt fastlagte bidrag, og for at undgå dobbelttælling og nettostigning i de globale emissioner bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge detaljerede krav til sådanne ordninger. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹³.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (17) [...] Beregningen af kompensationskrav for CORSIA for EU-baserede [...] luftfartøjsoperatører bør foretages [...] på grundlag af ICAO's internationale standarder og anbefalede praksis for miljøbeskyttelse i forbindelse med ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart under hensyntagen til, at CORSIA ikke anvendes på [...] flyvninger [...], der afgår fra en flyveplads i EØS og ankommer til en flyveplads i EØS, Schweiz eller Det Forenede Kongerige [...] i medfør af "clean cut"-princippet. Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage en beregningsmetode, der tager hensyn til forskellene mellem disse internationale standarder og denne anbefalede praksis og direktiv 2003/87/EF. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.
- (18) For at sikre ensartede betingelser for opførelse af lande, der anses for at anvende CORSIA inden for rammerne af direktiv 2003/87/EF i henhold til direktivets artikel 25a, stk. 3, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage og ajourføre listen over andre stater end EØS-lande, Schweiz og Det Forenede Kongerige, der anses for at deltage i CORSIA med henblik på at opfylde EU-retten. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.
- (19) Eftersom gennemførelsen og håndhævelsen af CORSIA for luftfartøjsoperatører, der er etableret uden for Unionen, udelukkende tilfalder disse luftfartsoperatørers hjemland [...], bør der ikke være krav om, at luftfartsoperatører, der er etableret uden for Unionen, annullerer enheder med henblik på overholdelse af CORSIA i henhold til nærværende direktiv [...].

- (19a) Eftersom gennemførelsen og håndhævelsen af CORSIA for luftfartøjsoperatører, der er etableret uden for Unionen, udelukkende tilfalder disse luftfartøjsoperatørers hjemland, kan det land, hvor luftfartøjsoperatøren er etableret, [...] hvis den pågældende luftfartsoperatør, der er etableret uden for Unionen, har væsentlige emissioner fra flyvninger inden for EØS eller afgår fra en flyveplads i EØS til Schweiz eller Det Forenede Kongerige, også meddele uoverensstemmelser vedrørende anvendelsen af CORSIA for så vidt angår flyvninger inden for Europa. Direktiv 2003/87/EF bør løbende tages op til revision i lyset af udviklingen i denne henseende.
- (19b) For at tilskynde til deltagelse i CORSIA og undgå overlapninger mellem CORSIA og EU's emissionshandelsinstrumenter for de samme flyvninger bør luftfartøjsoperatører ikke være forpligtede til at returnere kvoter for emissioner fra flyvninger til eller fra andre lande end EØS-landene, Schweiz og Det Forenede Kongerige, som anses for at deltage i CORSIA i henhold til EU-retten.
- (20) For at sikre lige behandling på ruter bør andre flyvninger til og fra lande, der ikke gennemfører CORSIA i forbindelse med EU-retten, end flyvninger, der afgår fra en flyveplads i EØS og ankommer til en flyveplads i EØS, Schweiz eller Det Forenede Kongerige, være undtaget fra [...] forpligtelsen til at returnere kvoter eller annullere enheder. For at tilskynde til fuld gennemførelse af CORSIA fra og med 2027 bør undtagelsen kun gælde for emissioner frem til den 31. december 2026 for returnering af kvoter.
- (21) Flyvninger til og fra de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater som defineret af De Forenede Nationer, som ikke gennemfører CORSIA i forbindelse med EU-retten, bortset fra de stater hvis BNP pr. indbygger er lig med eller overstiger EU-gennemsnittet, bør undtages fra [...] forpligtelsen til at returnere kvoter eller annullere enheder, uden at der er nogen slutdato for undtagelsen.

- (22) For at sikre ensartede betingelser for undtagelse af luftfartøjsoperatører fra [...] kompensationskravene som fastsat i artikel 12, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF for så vidt angår emissioner fra flyvninger til og fra lande, der er mindre strenge med hensyn til anvendelsen af CORSIA i deres nationale lovgivning eller undlader at håndhæve CORSIA-bestemmelserne i samme udstrækning som alle andre luftfartøjsoperatører i henhold til artikel 25a, stk. 7, i nævnte direktiv, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at undtage luftfartsselskaber, der er hjemhørende i Unionen, fra [...] kompensationskrav for emissioner fra flyvninger, hvor der forekommer en betydelig konkurrenceforvridning til skade for luftfartsselskaber, der er hjemhørende i Unionen, på grund af en mindre stringent gennemførelse eller håndhævelse af CORSIA i tredjelandet. Konkurrenceforvridningen kan skyldes en mindre stringent tilgang til støtteberettigede [...] enheder eller bestemmelser om dobbelttælling. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.
- (23) For at sikre ensartede betingelser for etablering af lige vilkår på ruter mellem to forskellige lande, der anvender CORSIA, når disse lande lader luftfartøjsoperatører anvende andre enheder end dem, der er opført på den liste, der er vedtaget i henhold til artikel 11a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF og i henhold til artikel 25a, stk. 8, i nævnte direktiv, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for at give luftfartøjsoperatører hjemhørende i en medlemsstat mulighed for at anvende andre enhedstyper end dem, der er opført på den liste, der er vedtaget i henhold til artikel 11a, stk. 8, eller mulighed for ikke at være bundet af betingelserne i artikel 11a, stk. 2, og 3. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.
- (23a) Emissionsfaktoren for jetpetroleum (Jet A1 eller Jet A) i henhold til EU's emissionshandelssystem bør tilpasses emissionsfaktoren for den type brændstof, der er fastsat i bilag 16, bind IV, til konventionen angående international civil luftfart underskrevet den 7. december 1944 (Chicagokonventionen). Der foretages ingen ændringer i tildelingsniveauerne som følge af den forøgede emissionsfaktor for jetpetroleum, fordi gratis tildelte kvoter til luftfart udfases til fordel for auktionering med henblik på at sikre større emissionsreduktioner.

- (24) For at sikre lige vilkår på ruter mellem to tredjelande, der gennemfører CORSIA, bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 for så vidt angår accept af andre [...] enheder på disse ruter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹⁴. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.
- (25) Der bør lægges særlig vægt på at fremme tilgængeligheden for regionerne i EU's yderste periferi. Der foreslås derfor en midlertidig undtagelse frem til 2030 fra EU's emissionshandelssystem for emissioner fra flyvninger mellem en flyveplads i en region i en medlemsstats yderste periferi og en flyveplads i samme medlemsstat uden for denne yderste periferi for at imødekomme borgernes største behov for så vidt angår beskæftigelse, uddannelse og andre muligheder. Denne undtagelse bør af samme årsager omfatte flyvninger mellem flyvepladser, der begge er beliggende i samme region i den yderste periferi eller i forskellige regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat.
- (26) Det er vigtigt at have en samlet tilgang til innovation for at nå målene i den europæiske grønne pagt og understøtte den europæiske industris konkurrenceevne. Dette er særlig vigtigt for sektorer, der er svære at dekarbonisere, såsom luftfart og skibsfart, hvor der er brug for en kombination af operationelle forbedringer, alternative klimaneutrale brændstoffer og teknologiske løsninger. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at de nationale gennemførelsesbestemmelser ikke står i vejen for innovation og er teknologineutrale. På EU-plan støttes den nødvendige forsknings- og innovationsindsats bl.a. gennem Horisont Europa-rammeprogrammet, som omfatter betydelig finansiering og nye instrumenter for de sektorer, der er omfattet af emissionshandelssystemet.

¹⁴ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (26a) I overensstemmelse med artikel 12, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF som ændret ved afgørelse [XXX] [2021/0204(COD)] finder artikel 12, stk. 6 og 7, i nævnte direktiv anvendelse indtil den 31. december 2024 eller indtil udløbet af gennemførelsesperioden for nærværende direktiv, alt efter hvilken dato der kommer først. Fristen for gennemførelse af dette direktiv er den 31. december 2023, og artikel 12, stk. 6-8, i direktiv 2003/87/EF finder derfor anvendelse i den udgave, der gik forud for de ændringer, der indføres ved nærværende direktiv, indtil denne dato.
- (27) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (28) Direktiv 2003/87/EF bør derfor ændres –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 3c foretages følgende ændringer:

a) Afsnit 2 udgår.

b) Følgende tilføjes som stk. 5, 5a, 5b, 6 og 7:

"5. Kommissionen fastsætter den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører for 2024 på grundlag af den samlede tildeling af kvoter til luftfartøjsoperatører, der udførte luftfartsaktiviteter, som var omfattet af bilag I i 2023, reduceret med den lineære reduktionsfaktor, der er fastsat i artikel 9, og offentliggør denne mængde samt den mængde gratistildeling, der ville have fundet sted i 2024 [...] i henhold til de regler for gratis tildeling, der var gældende forud for de ændringer, som indføres ved [nærværende ændringsdirektiv].

5a. Højst 20 mio. af den samlede mængde kvoter, der er omhandlet i stk. 5, reserveres for perioden fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2030 til luftfartøjsoperatører på et ikkediskriminerende grundlag til påfyldning af brændstoffer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i [RefuelEU Aviation-forordningen] til flyvninger, der er omfattet af krav om returnering af kvoter i henhold til artikel 12, stk. 3. Disse kvoter tildeles på samme måde som en differencekontrakt for at dække en del af prisforskellen mellem fossilt petroleum under hensyntagen til kulstofprisen og prisen på de relevante brændstoffer. De skal dække 70 % af den resterende prisforskel mellem fossilt petroleum og de relevante brændstoffer. Hvis efterspørgslen efter kvoter til påfyldning af sådanne brændstoffer i et givet år er større end de kvoter, der er til rådighed, reduceres de på lige fod for alle de pågældende luftfartøjsoperatører.

5b. Hver luftfartøjsoperatør kan på årsbasis ansøge om en tildeling af kvoter for flyvninger fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2030, for hvilke der skal returneres kvoter på grundlag af den rapporterede påfyldning af brændstoffer til disse flyvninger i overensstemmelse med anvendelsen af brændstoffer som indberettet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066. Medlemsstaterne tildeler luftfartøjsoperatører kvoter, forudsat at der er kvoter til rådighed, og i overensstemmelse med den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i tredje afsnit.

Kommissionen offentliggør oplysninger om omkostningsforskellen mellem fossilt petroleum og de relevante flybrændstoffer på årsbasis i EU-Tidende.

Kommissionen fastlægger ved hjælp af delegerede retsakter de nærmere ordninger for den årlige beregning af omkostningsforskellen og for tildelingen af kvoter til påfyldning af de brændstoffer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, i [ReFuelEU Aviation-forordningen], og fastlægger de nærmere ordninger for beregningen af de sparede drivhusgasemissioner i overensstemmelse med anvendelsen af brændstoffer som indberettet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 og ordningerne for hensyntagen til kulstofprisen i tildelingen.

Inden den 1. januar 2028 foretager Kommissionen en evaluering af anvendelsen af dette stykke og forelægger resultaterne heraf i en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet på en rettidig måde. Rapporten kan, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsforslag med henblik på at tilskynde til påfyldning af de brændstoffer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, i [ReFuelEU Aviation-forordningen], gennem andre instrumenter end tildeling af gratis kvoter i forbindelse med den revision, der skal foretages i henhold til artikel 14 i [ReFuelEU Aviation-forordningen].

6. For flyvninger, der afgår fra en flyveplads beliggende i EØS, og som ankommer til en flyveplads i EØS, Schweiz eller Det Forenede Kongerige, som ikke var omfattet af EU's emissionshandelssystem i 2023, forhøjes den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, med de tildelingsniveauer, herunder gratistildeling og auktionering, som ville have fundet sted, hvis de var omfattet af EU's emissionshandelssystem i det pågældende år, reduceret med den lineære reduktionsfaktor, der er angivet i artikel 9.

7. Uanset artikel 12, stk. 3, artikel 14, stk. 3, og artikel 16 anser medlemsstaterne kravene i disse bestemmelser for at være opfyldt og træffer ingen foranstaltninger over for luftfartøjsoperatører for så vidt angår emissioner, der indtil 2030 udledes i forbindelse med flyvninger mellem en flyveplads i en region i en medlemsstats yderste periferi og en flyveplads i samme medlemsstat [...], herunder en anden flyveplads i en region i den yderste periferi i samme medlemsstat.

2) I artikel 3d foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. I årene 2024-2026 bortauktioneres 15 % af de kvoter, der er omhandlet i artikel 3c, stk. 5 og 6, samt en andel af de resterende 85 % af de kvoter, som ville have været tildelt gratis. De resterende kvoter for disse år tildeles gratis. Den andel af de kvoter, som ville have været tildelt gratis, og som skal bortauktioneres, forhøjes for de respektive år som anført nedenfor.

I 2024 bortauktioneres 25 % af den mængde kvoter, som ville have været tildelt gratis som offentliggjort i overensstemmelse med artikel 3c.

[...]

[...] I 2025 bortauktioneres 50 % af den mængde kvoter, som ville have været tildelt gratis det pågældende år som beregnet ud fra offentliggørelsen i overensstemmelse med artikel 3c.

[...] I 2026 bortauktioneres 75 % af den mængde kvoter, som ville have været tildelt gratis det pågældende år som beregnet ud fra offentliggørelsen i overensstemmelse med artikel 3c.

[...] Fra 1. januar 2027 bortauktioneres hele den mængde kvoter, der ville have været tildelt gratis det pågældende år, bortset fra den mængde kvoter, der er omhandlet i artikel 3c, stk. 5a.

b) Følgende tilføjes som stk. 1a[...]:

[...] 1a. Kvoter, der tildeles gratis, tildeles luftfartøjsoperatører proportionalt med deres andel af verificerede emissioner fra luftfartsaktiviteter, der rapporteres i 2023. Ved denne beregning skal der også tages hensyn til verificerede emissioner fra luftfartsaktiviteter, der er rapporteret for flyvninger, som først er omfattet af EU's emissionshandelssystem fra den 1. januar 2024. Inden den 30. juni i det relevante år udsteder de kompetente myndigheder de kvoter, der skal tildeles gratis det pågældende år."

c) Stk. 2 udgår.

d) Stk. 3, første punktum, affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv vedrørende de nærmere bestemmelser for medlemsstaternes auktionering af luftfartskvoter i overensstemmelse med denne artikels stk. 1 [...] og 1a, herunder de nærmere bestemmelser for auktioneringen, som bliver nødvendige [...] for overførsel af en del af indtægterne fra en sådan auktionering til Unionens almindelige budget som egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF."

da) I stk. 3, tredje punktum, ændres ordene "For den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, er referenceåret 2010, og for hver efterfølgende periode, der er nævnt i artikel 3c" til "For hver af de i artikel 13 nævnte perioder."

e) Stk. 4 affattes således:

"4. Medlemsstaterne fastlægger, hvordan indtægterne fra auktioneringen af kvoter, der er omfattet af dette kapitel, skal anvendes, med undtagelse af de indtægter, der er bestemt til at være egne indtægter i overensstemmelse med traktatens artikel 311, stk. 3, og opført på Unionens almindelige budget. Medlemsstaterne [...] bør anvende indtægterne [...] fra auktioneringen af kvoter i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3."

3) Artikel 3e og 3f udgår.

[...] ¹⁵

5) I artikel 11a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1-3 affattes således:

"1. Med forbehold af denne artikels stk. 2 og 3 skal luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC, som er udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi, områder og territorier, som tilhører den pågældende medlemsstat, kunne anvende følgende enheder til at opfylde deres forpligtelser til at annullere enheder for den meddelte mængde som fastsat i artikel 12, stk. 8[...].

a) kreditter godkendt af parter, der deltager i den mekanisme, der er oprettet i henhold til artikel 6, stk. 4, i Parisaftalen

b) kreditter, der er godkendt af de parter, der deltager i krediteringsprogrammer, og som af ICAO-Rådet anses for at være støtteberettigede, jf. den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til stk. 8

¹⁵ Samme forslag fremsættes også i det generelle ændringsdirektiv i artikel 1, stk. 8, og begrundes i betragtning 25 i nævnte forslag. Da de to sager behandles parallelt, foreslås det, at ændringen kun foretages i det andet forslag, hvis det er begrundet i betragtningerne.

c) kreditter godkendt af parterne i henhold til stk. 5

d) kreditter udstedt i forbindelse med projekter på EU-plan i henhold til artikel 24a.

2. De enheder, der er omhandlet i stk. 1, litra a) og b), kan anvendes, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) De har oprindelse i et land, der på anvendelsestidspunktet indgår i Parisaftalen.

b) De har oprindelse i et land, der er opført på listen i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, som deltager i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA). Denne betingelse gælder ikke for emissioner før 2027 og gælder heller ikke for de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater som defineret af De Forenede Nationer, undtagen for lande, hvis BNP pr. indbygger er lig med eller overstiger EU-gennemsnittet.

3. De enheder, der er omhandlet i stk. 1, litra a), b) og c), kan anvendes, hvis der er indført ordninger, som de deltagende parter har godkendt, hvis der foretages rettidige justeringer af rapporteringen af menneskeskabte emissioner fra kilder og optag gennem dræn, der er omfattet af de deltagende parters nationalt bestemte bidrag, og at dobbelttælling og nettostigning i de globale emissioner undgås.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter mere detaljerede krav til de ordninger, der er omhandlet i første afsnit, og som kan omfatte rapporterings- og registreringskrav, og til opregning af de stater eller programmer, der anvender disse ordninger. Der skal i ordningerne tages hensyn til den fleksibilitet, der gives til de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater i overensstemmelse med stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2."

c) Stk. 4 udgår.

d) Følgende stk. 8 tilføjes:

"8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder en liste over [...] enheder, som ICAO-Rådet har anset for at være støtteberettigede, og som opfylder de betingelser, der er opført i stk. 2 og 3. Kommissionen ændrer denne liste i nødvendigt omfang. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2."

6) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 6 affattes således:

"6. I overensstemmelse med den metode, der er fastlagt i den [...] gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. 7, beregner medlemsstaterne hvert år kompensationen for det foregående kalenderår for så vidt angår flyvninger til, fra og mellem de lande, der er opført i den gennemførelsesretsakt, som er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og flyvninger mellem Schweiz eller Det Forenede Kongerige og de lande, der er opført i den gennemførelsesretsakt, som er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, [...] og underretter senest den 30. november hvert år luftfartøjsoperatørerne herom.

I overensstemmelse med den metode, der er fastlagt i den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. 7, beregner medlemsstaterne også de samlede endelige kompensationskrav for en given CORSIA-opfyldelsesperiode og underretter senest den 30. november året efter det sidste år i den relevante CORSIA-opfyldelsesperiode luftfartøjsoperatørerne herom.

Medlemsstaterne underretter de luftfartøjsoperatører, der opfylder alle følgende betingelser, om kompensationsniveauet:

- a) Luftfartøjsoperatøren er indehaver af et AOC, der er udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat.
- b) De producerer CO₂-emissioner på mere end 10 000 ton om året fra anvendelsen af luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, der foretager flyvninger omfattet af bilag I, bortset fra luftfartøjer, der afgår og ankommer til samme medlemsstat (herunder regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat), fra den 1. januar 2019.

I forbindelse med første afsnit, litra b), medregnes CO₂-emissioner fra følgende typer flyvninger ikke:

- i) statslige flyvninger
- ii) humanitære flyvninger
- iii) ambulanceflyvninger
- iv) militære flyvninger
- v) brandslukningsflyvninger."

b) Følgende stk. 7 og 8 tilføjes:

"7. [...] Beregningen af kompensationsansvar [...] som omhandlet i stk. 6 foretages med henblik på ICAO's [...] ordning for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart for så vidt angår flyvninger til, fra og mellem de lande, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og flyvninger mellem Schweiz eller Det Forenede Kongerige og de lande, der er opført i den gennemførelsesretsakt, som er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3. [...]"

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, hvori den i mere detaljeret grad fastsætter den metode, der skal anvendes til at beregne kompensationskrav for luftfartøjsoperatører. Disse gennemførelsesretsakter baseres på den metode, der er omhandlet i de internationale standarder og anbefalede praksis for miljøbeskyttelse i forbindelse med ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart [...], jf. foregående afsnit. De bør imidlertid indeholde de nødvendige tilpasninger af metoden til at sikre overholdelse af bestemmelserne i dette direktiv. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2.

Den første af disse gennemførelsesretsakter vedtages inden [den 1. maj 2024].

Kommissionen sikrer, at ingen luftfartøjsoperatør, som er omfattet af denne artikels stk. 6, er underlagt kompensationsansvar, som rækker ud over og overlapper deres forpligtelse til at returnere kvoter i overensstemmelse med dette direktiv for så vidt angår de samme flyvninger under CORSIA-opfyldelsesperioden 2021-2023. "

8. [...] Luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi, områder og territorier tilhørende den pågældende medlemsstat, annullerer kun enheder som omhandlet i artikel 11a for den mængde, som den pågældende medlemsstat har meddelt i overensstemmelse med stk. 6, for den relevante CORSIA-opfyldelsesperiode [...].

Annuleringen skal finde sted senest den 31. januar 2025 for emissioner i perioden 2021-2023, senest den 31. januar 2028 for emissioner i perioden 2024-2026, senest den 31. januar 2031 for emissioner i perioden 2027-2029, [...] senest den 31. januar 2034 for emissioner i perioden 2030-2032 og senest den 31. januar 2037 for emissioner i perioden 2033-2035."

7) I artikel 18a [...] foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2, første punktum, ændres ordene "periode som omhandlet i artikel 3c" til "periode som omhandlet i artikel 13".

b) Stk. 3, litra b), affattes således:

"b) fra 2024 opdatere listen mindst hvert andet år ved at supplere den med luftfartøjsoperatører, som siden har udført en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter. Hvis en luftfartøjsoperatør ikke har udført en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter i de fire på hinanden følgende kalenderår, der går forud for opdateringen af listen, medtages den pågældende luftfartøjsoperatør ikke på den opdaterede liste."

8) I artikel 23 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 og 3 affattes således:

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3d, stk. 3, artikel 10, stk. 4, artikel 10a, stk. 1 og 8, artikel 10b, stk. 5, [...], artikel 19, stk. 3, artikel 22, artikel 24, stk. 3, artikel 24a, stk. 1, artikel 25a, stk. 1, og artikel 28c, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den 8. april 2018.

3. Den i artikel 3d, stk. 3, artikel 10, stk. 4, artikel 10a, stk. 1 og 8, artikel 10b, stk. 5, [...] artikel 19, stk. 3, artikel 22, artikel 24, stk. 3, artikel 24a, stk. 1, artikel 25a, stk. 1, og artikel 28c omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft."

b) Stk. 6 affattes således:

"6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 3d, stk. 3, artikel 10, stk. 4, artikel 10a, stk. 1 og 8, artikel 10b, stk. 5, [...], artikel 19, stk. 3, artikel 22, artikel 24, stk. 3, artikel 24a, stk. 1, artikel 25a, stk. 1, og artikel 28c træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

9) I artikel 25a tilføjes følgende som stk. 3[...]8:

"3. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der indeholder en liste over andre lande end EØS-landene, Schweiz og Det Forenede Kongerige, som anses for at anvende CORSIA i forbindelse med dette direktiv [...]. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22a, stk. 2.

4. For så vidt angår emissioner fra flyvninger til eller fra lande, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til stk. 3, er luftfartøjsoperatører [...]ikke forpligtet til at returnere kvoter i henhold til artikel 12, stk. 3, [...] for så vidt angår disse emissioner.

5. For så vidt angår emissioner, der finder sted indtil den 31. december 2026 fra flyvninger mellem EØS og lande, der ikke er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til stk. 3, bortset fra flyvninger til Schweiz og Det Forenede Kongerige, er luftfartøjsoperatører ikke forpligtet til at returnere kvoter i henhold til artikel 12, stk. 3, for så vidt angår disse emissioner [...].

6. For så vidt angår emissioner fra flyvninger til og fra de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater som defineret af De Forenede Nationer, bortset fra dem, der er anført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til stk. 3, og de stater, hvis BNP pr. indbygger er lig med eller overstiger EU-gennemsnittet, er luftfartøjsoperatører ikke forpligtet til at returnere kvoter i henhold til artikel 12, stk. 3, for så vidt angår disse emissioner [...].

7. Hvis Kommissionen fastslår, at der er tale om en betydelig konkurrenceforvridning, som er til skade for luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi, områder og territorier tilhørende den pågældende medlemsstat, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter for at undtage disse luftfartøjsoperatører fra returneringskravene i artikel 12, stk. 8, for så vidt angår emissioner fra flyvninger til og fra sådanne lande. Konkurrenceforvridningen kan skyldes, at et tredjeland anvender CORSIA på en mindre stringent måde i sin nationale lovgivning, eller at det undlader at håndhæve CORSIA-bestemmelserne på samme måde for alle luftfartøjsoperatører. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2.

8. Hvis luftfartøjsoperatører, der er indehaver af et AOC, der er udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi, områder og territorier tilhørende den pågældende medlemsstat, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter, der giver de pågældende luftfartøjsoperatører tilladelse til at anvende andre enhedstyper end dem, der er opført på listen, eller ikke at være bundet af de betingelser, der er indeholdt i artikel 11a, stk. 2 og stk. 3, for så vidt angår emissioner fra sådanne flyvninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2.

9a) I artikel 28a, stk. 6, ændres ordene "Uanset artikel 3g, 12, 15 og 18a" til "Uanset artikel 12, 15 og 18a"

10) Bilag I ændres således:

a) I tabellen affattes andet afsnit i rækken "Luftfart" i kolonnen "Aktiviteter"¹⁶ således:

"Flyvninger mellem flyvepladser, der er beliggende i to forskellige lande, som er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og flyvninger mellem Schweiz eller Det Forenede Kongerige og de lande, der er opført i den gennemførelsesretsakt, som er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og med henblik på artikel 12, stk. 6 og 7, og artikel 28c alle andre flyvninger mellem flyvepladser, der er beliggende i to forskellige tredjelande, foretaget af luftfartøjsoperatører, der opfylder alle følgende betingelser:

a) Luftfartøjsoperatøren er indehaver af et AOC, der er udstedt af en medlemsstat eller registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat.

b) De producerer CO₂-emissioner på mere end 10 000 ton om året fra anvendelsen af luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, der foretager flyvninger omfattet af bilag I, bortset fra luftfartøjer, der afgår og ankommer til samme medlemsstat (herunder regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat), fra den 1. januar 2019. I forbindelse med dette punkt medregnes emissioner fra følgende typer flyvninger ikke: i) statslige flyvninger ii) humanitære flyvninger iii) ambulanceflyvninger iv) militære flyvninger v) brandslukningsflyvninger."

b) I kolonnen "Aktiviteter" i bilaget i rækken "Luftfart" ændres "30 000" til "50 000" i nr. i).

¹⁶ Indføjet ved meddelelsen af en afgørelse i den affattelse, som Coreper godkendte i dok. 9366/22 – afhænger af det endelige resultat af forhandlingerne om 2021/0204(COD).

10a) Bilag Ia¹⁷ udgår.

11) I bilag IV, del B, indsættes følgende punktum i slutningen af femte afsnit:

"Emissionsfaktoren for jetpetroleum (Jet A1 eller Jet A) er 3,16 (t CO₂/t brændstof)."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2023. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

¹⁷ Indføjet ved meddelelsen af en afgørelse i den affattelse, som Coreper godkendte i dok. 9366/22.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
