



Brüsszel, 2021. május 12.
(OR. en)

8639/21

Intézményközi referenciaszám:
2017/0113(COD)

TRANS 272
CODEC 673

JELENTÉS

| | |
|-----------------|--|
| Küldi: | a Tanács Főtitkársága |
| Címzett: | az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) / a Tanács |
| Előző dok. sz.: | ST 8379/21 + COR 1 |
| Biz. dok. sz.: | ST 9669/17 + ADD 1-4 |
| Tárgy: | A Tanács (<u>Közlekedés, Távközlés és Energia</u>) 2021. június 3-i ülésének előkészítése Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés |

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2017 májusában, az I. mobilitási csomag részeként benyújtotta a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosítására irányuló javaslatát.
2. A 2006/1/EK irányelv kodifikálja a korábbi szabályokat, és meghatározza a piacnyitás minimális szintjét a gépjárművezető nélkül bérelt járművek tagállamok közötti közúti áru fuvarozásra történő használatára vonatkozóan mind a saját területükön letelepedett vállalkozások, mind pedig a más tagállamban letelepedett vállalkozások tekintetében. Az irányelv ugyanakkor:

- lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a bérelt járművek saját területükön telepedett vállalkozások általi használatát a területükön nyilvántartásba vett járművekre korlátozzák, ezenfelül pedig lehetővé teszi a hat tonna megengedett legnagyobb össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatának tilalmát;
 - a másik tagállamban letelepedett vállalkozások tekintetében a bérlés lehetőségét az ugyanabban a tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek a tagállamok közötti fuvarozás céljára való bérlésére korlátozza.
3. A Bizottság elsősorban azért javasolja a 2006/1/EK irányelv módosítását, hogy megszűnjenek az eddigi korlátozások, és olyan világos és egységes szabályozási keret jöjjön létre, amely Uniószerre egyenlő hozzáférést biztosít a fuvarozók számára a bérelt járművek piacához.
 4. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) nevezte ki előadónak. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság 2018. május 24-én szavazott a jelentéséről, az Európai Parlament pedig 2019. január 15-én fogadta el az első olvasatban kialakított álláspontját¹, ami 15 módosítást tartalmaz.
 5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. december 6-án, a Régiók Európai Bizottsága pedig 2018. február 1-jén fogadta el véleményét.

II. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

6. A Bizottság a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. júniusi 1-jei és 21-i ülésén ismertette javaslatát és az azt kísérő hatásvizsgálatot. Ezt követően a munkacsoport rendszeresen ülésezett az észti, a román, a bolgár és a horvát elnökség során. A javaslatot több alkalommal is a Tanács elé terjesztették azzal a céllal, hogy általános megközelítést alakítson ki, 2020 júniusában pedig tárgyalási megbízás elfogadása céljából benyújtották az Állandó Képviselők Bizottságának.

¹ Lásd az ST 5386/19 dokumentumot.

7. A munkacsoport tagjai a portugál elnökség alatt a 2021. február 9-i és 24-i, március 9-i és 24-i, valamint április 19-i nem hivatalos ülésükön folytatták a javaslattal kapcsolatos munkát. Az elnökség néhány módosítást javasolt a kompromisszumos szövegre vonatkozóan, különösen a módosított irányelv 3. cikkének (2) bekezdését, valamint (5) és (6) preambulumbekzdését illetően, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy korlátozzák a bérelt járműveknek a saját területükön letelepedett vállalkozások általi használatát, valamint a módosított irányelv 3a. cikkének (3) bekezdését és a módosító irányelv 2. cikkét illetően, amelyek az ellenőrzési eszközök alkalmazására és a tagállamok általi átültetés határidejére vonatkoznak.
8. A legtöbb delegáció támogatta a javasolt változtatásokat, és kompromisszumként elfogadhatónak tartja az eddigi módosítások eredményeképpen létrejött szöveget. Néhányukat továbbra is aggasztják az állami bevételekre gyakorolt esetleges negatív hatások. Néhány delegáció nem támogatja a javaslatot, közülük néhányan pedig a további eljárás során tartózkodni szándékoznak, különösen azért, mert úgy vélik, hogy a módosított irányelv növelné a rejtett jogellenes kábótázműveletek kockázatát.
9. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2021. április 28-án iránymutatást adott a további munkához, megállapítva, hogy széles körű támogatás övezi az elnökség által javasolt irányvonalat. Ezt követően az elnökség egy kiigazított kompromisszumos szöveget² küldött körbe, amely megegyezik az e jelentés mellékletében foglalt szöveggel. Egyetlen delegáció sem tett további észrevételt.

III. KONKLÚZIÓ

10. Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy erősítse meg a munkacsoport szintjén elért kompromisszumot, és általános megközelítés elfogadása céljából továbbítsa a Tanácsnak a bizottsági javaslatnak a mellékletben foglalt, módosított szövegét.

²Lásd: 8379/21 + COR 1.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló
2006/1/EK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁴,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatára vonatkozó piacnyitás minimális szintjéről rendelkezik.

³ HL C, [...]., [...]., [...]. o.

⁴ HL C, [...]., [...]., [...]. o.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti áru fuvarozásra történő használatáról (kodifikált változat) (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).

- (2) A bérelt járművek használata csökkentheti a saját számlára vagy az ellenszolgáltatás fejében fuvarozó vállalkozások költségeit, ugyanakkor pedig növeli működésük rugalmasságát. Így hozzájárulhat az érintett vállalkozások termelékenységének és versenyképességének fokozásához. Továbbá, mivel a bérelt járművek általában újabbak, mint egy átlagos flotta járművei, ezért biztonságosabbak is és kevésbé szennyezőek.
- (3) A 2006/1/EK irányelv nem teszi lehetővé a vállalkozások számára, hogy teljes mértékben élvezzék a bérelt járművek használatából származó előnyöket. Az irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy korlátozzák a területükön letelepedett vállalkozásokat a hat tonna megengedett legnagyobb össztömegűnél nehezebb bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatában. Emellett nem írja elő a tagállamok számára, hogy engedélyezzék területükön a bérelt járművek használatát abban az esetben, ha a járművet az azt bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam jogszabályaival összhangban vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba.
- (4) Annak érdekében, hogy a vállalkozások nagyobb mértékben részesülhessenek a bérelt járművek használatából származó előnyökből, lehetővé kell tenni a számukra, hogy ne csak a letelepedésük helye szerinti, hanem a bármely más tagállamban bérelt járműveket is használhassák. Ez különösen a rövid távú, szezonális vagy átmeneti csúcsidőszakok alatti teljesítést, valamint a hibás, illetve sérült járművek pótlását könnyítené meg számukra.
- (4a) A tagállamok számára nem szabad lehetővé tenni, hogy korlátozzák a területükön az egy másik tagállam területén letelepedett vállalkozás által bérelt jármű használatát, feltéve, hogy a járművet valamely tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, illetve – amennyiben olyan járműről van szó, amelyhez szükség van az 1072/2009/EK rendelet szerinti közösségi engedély hitelesített másolatára –, használatát a vállalkozás letelepedése szerinti tagállam a közösségi engedély hitelesített másolata formájában engedélyezte.
- (4b) A megfelelő igazolások benyújtásának egyszerűsítése érdekében az elektronikus formátumú dokumentumokat el kell ismerni a 2006/1/EK irányelvnek való megfelelés igazolásaként.

- (5) A közúti szállítás adóztatása még mindig jelentős eltéréseket mutat az Unión belül. Ezért az adórendszerek torzulásának megelőzése érdekében indokolt fenntartani bizonyos korlátozásokat, amelyek közvetetten szintén hatást gyakorolnak a járműbérleti szolgáltatások nyújtásának szabadságára. Következésképpen a tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy korlátozzák azt az időtartamot, amely alatt a területükön letelepedett vállalkozások használhatnak egy olyan bérelt járművet, amelyet egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba. Továbbá lehetővé kell tenni számukra, hogy korlátozzák a vállalkozások által bérelhető ilyen járművek számát. Az alkalmazott korlát nem lehet alacsonyabb a vállalkozás rendelkezésére álló járművek egy meghatározott arányánál; a rendelkezésre álló járművek nem foglalják magukban a más tagállamban bérelt, nem a vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamban nyilvántartásba vett járműveket.
- (5a) Az azon bérelt járművekre vonatkozó korlátozás betartatásának javítása érdekében, amelyeket a járművet bérlő vállalkozás letelepedése szerinti tagállamtól eltérő tagállam jogszabályainak megfelelően vettek nyilvántartásba vagy helyeztek forgalomba, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják, hogy a bérleti szerződés időtartama nem haladhatja meg a szóban forgó jármű használatára engedélyezett időtartamot. Ezen túlmenően az 1072/2009/EK rendelettel összhangban kiadott közösségi engedély hitelesített másolatainak érvényességét a bérleti szerződés időtartamának megfelelő időszakra lehet korlátozni. Ezenkívül e hitelesített másolatokon fel lehet tüntetni a bérelt jármű rendszámát.

- (5b) A bérelt járművek használata nem akadályozhatja a fuvarozók által a letelepedés szerinti tagállamtól eltérő tagállamban végzett műveletek jogszerűségének nyomon követését és ellenőrzését. Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁶ összhangban a nemzeti elektronikus nyilvántartásoknak tartalmazniuk kell a közúti fuvarozási vállalkozások rendelkezésére álló járművek rendszámát. Ennek az információnak a vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bérelt járművekre is ki kell terjednie. Az 1071/2009/EK rendelet rendelkezik továbbá a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban tárolt adatok más tagállamok hatóságai számára való hozzáférhetőségéről; a nemzeti elektronikus nyilvántartásoknak lehetővé kell tenniük a célzott keresést a letelepedés helye szerinti tagállam által kiadott rendszámoktól eltérő rendszámmal közlekedő járművek tekintetében.
- (5c) Annak biztosítása érdekében, hogy a bérelt járművek rendszámadatainak nemzeti elektronikus nyilvántartásban történő rögzítésére vonatkozó kötelezettség végrehajtása egységes legyen, a nemzeti elektronikus nyilvántartásban rögzítendő adatokra vonatkozó minimális követelményekkel kapcsolatban végrehajtási hatásköröket kell a Bizottságra ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁷ megfelelően kell gyakorolni.
- (6) A saját számlás fuvarozás hatékonyabb megvalósításának lehetővé tétele érdekében a tagállamok számára a továbbiakban nem engedhető meg, hogy korlátozzák a bérelt járművek ilyen célokra történő igénybevételének lehetőségét. Az esetleges adóügyi problémák elkerülése érdekében azonban fenn kell tartani ezt a lehetőséget azon járművek esetében, amelyeket a járművet használó vállalkozás letelepedése helye szerinti tagállamon kívül vettek nyilvántartásba.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.). [A hivatkozás az (EU) 2020/1055 rendelet – I. mobilitási csomag – által bevezetett legutóbbi módosításokat tartalmazó rendeletre való hivatkozásként értendő].

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (7) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie és jelentésben kell dokumentálnia a 2006/1/EK irányelv végrehajtását és hatásait. A jelentésben kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy az ezen irányelv által módosított 2006/1/EK irányelv eredményeként nagyobb arányban használnak-e régebbi vagy bizonyos típusú járműveket, és ez hatással van-e a közúti biztonságra, hogy az irányelv alkalmazása nehézségekkel jár-e a – többek között a kabotázsra vonatkozó – szabályok betartatása terén, továbbá hogy az irányelv milyen hatást gyakorol a tagállamok adóbevételeire. E jelentés elkészítését megkönnyítené, ha a tagállamok önkéntes alapon megadnák a Bizottságnak az adóbevételekre vonatkozó releváns információkat. Az e területen végrehajtandó bármely jövőbeli lépést e jelentés fényében kell megvizsgálni.
- (8) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok önmagukban nem tudják kielégítően megvalósítani a közúti szállítás és az ezen irányelv által kezelni kívánt kérdések határokon átnyúló jellege miatt, az Unió szintjén azonban e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (9) A 2006/1/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2006/1/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tagállam engedélyezi területén a más tagállam területén letelepedett vállalkozás által bérelt jármű használatát, feltéve, hogy:”;

ii. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a járművet valamelyik tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, használata pedig az azt használó vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamban, az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseivel összhangban történik, amennyiben azok alkalmazandók.”;

b) a (2) bekezdés bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:

„Az (1) bekezdés a)–d) pontjában említett feltételeknek való megfelelést a következő dokumentumokkal kell igazolni, amelyeket a jármű fedélzetén kell tartani, és nyomtatott vagy elektronikus formában kell bemutatni:”.

2. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

- (1) A tagállamok megteszik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a területükön letelepedett vállalkozások számára – amennyiben e vállalkozások teljesítik a 2. cikkben előírt feltételeket – a tulajdonukban lévő járművekre vonatkozó feltételekkel azonos feltételek mellett biztosítsák a bérelt járművek közötti áru fuvarozás céljára történő használatát.
- (2) Ha a bérelt járművet egy másik tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba, a vállalkozás letelepedése szerinti tagállam:
 - a) korlátozhatja a területén az ilyen járművek használati idejét, feltéve, hogy engedélyezi a bérelt jármű ugyanazon vállalkozás általi, egy adott naptári évben 30 egymást követő napon keresztül történő használatát; ez esetben elő lehet írni, hogy a bérleti szerződés időtartama ne lehessen hosszabb, mint a tagállam által megszabott határidő;
 - b) korlátozhatja az egyes vállalkozások által használható ilyen járművek számát, feltéve, hogy engedélyezi egy minimális számú jármű használatát. E minimális számnak legalább az 1071/2009/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének g) pontja szerint a vállalkozás rendelkezésére álló tehergépjármű-flotta 25 %-át kell kitennie, mégpedig vagy a bérelt jármű használatát megelőző év december 31-én, vagy azon a napon, amikor a vállalkozás megkezdte a bérelt jármű használatát, a tagállam által meghatározottak szerint. Abban az esetben, ha a vállalkozás tulajdonában lévő járműflotta egy járműnél több, de négyenél kevesebb járműből áll, akkor legalább egy ilyen bérelt jármű használatát lehetővé kell tenni számára. Az e pont szerinti minimális arány a vállalkozás rendelkezésére álló, a szóban forgó tagállam jogával összhangban nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek alkotta tehergépjármű-flottára vonatkozik;
 - c) korlátozhatja az ilyen járművek saját számlás fuvarozásra való használatát.”

2a. Az irányelv a következő 3a. cikkel egészül ki:

„3a. cikk

- (1) A tagállamok meghozzák az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy az 1071/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó közúti fuvarozási vállalkozások rendelkezésére álló bérelt járművek rendszáma – amennyiben a járművet az azt bérlő vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam jogszabályainak megfelelően vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba – rögzítésre kerüljön a 1071/2009/EK rendelet 16. cikkében említett nemzeti elektronikus nyilvántartásban.
- A tagállamok meghozzák az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy az e bekezdés első albekezdésében említett adatok kezelése megfeleljen az 1071/2009/EK rendelet 16. cikke (2) bekezdésének g) pontjában említett információkra vonatkozó követelményeknek, az azon rendelet 16. cikke (2) bekezdésének harmadik és ötödik albekezdésében, valamint 16. cikke (3) és (4) bekezdésében meghatározottak szerint.
- (2) A 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* 9. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében említett kockázati besorolás kiszámítására vonatkozó közös képletről szóló végrehajtási jogi aktus elfogadását követő legfeljebb 14 hónapon belül a Bizottság végrehajtási jogi aktus útján elfogadja a nemzeti elektronikus nyilvántartásban rögzítendő adatokra vonatkozó minimumkövetelményeket a nyilvántartások összekapcsolásának megkönnyítése érdekében, valamint meghatározza azokat a funkciókat, amelyek lehetővé teszik, hogy ezek az információk az illetékes hatóságok rendelkezésére álljanak a közúti ellenőrzések során. E minimumkövetelményeknek és funkcióknak meg kell felelniük az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (6) bekezdése szerint meghatározott követelményeknek és funkcióknak.
- Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 5b. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az első bekezdésben említett adatok az illetékes hatóságok rendelkezésére álljanak a közúti ellenőrzések során.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.)”

3. A rendelet a következő cikkekkkel egészül ki:

„5a. cikk

A Bizottság legkésőbb [az irányelv átültetésének az e módosító irányelv 2. cikke (1) bekezdésében említett határideje után 5 évvel]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól. A jelentésnek tájékoztatást kell tartalmaznia az olyan járművek használatáról, amelyeket a járműveket bérlő vállalkozás letelepedésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban béreltek. A jelentésbe bele kell foglalni a közúti biztonságra, az adóbevételekre, valamint az 1072/2009/EK rendelet szerinti kabotázsra vonatkozó szabályok betartására gyakorolt hatásokat. A jelentés alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy szükséges-e további intézkedésekre javaslatot tennie.

5b. cikk

A Bizottságot a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti.

Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet** 4. cikkét kell alkalmazni.

* Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

** Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2023. augusztus 21-ig⁸ megfeleljenek.

E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

⁸ [Megjegyzés: a 2020/1055 rendelet hatálybalépésétől számított 36 hónapnak megfelelő időpont.]

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
