



Brüsszel, 2019. május 21.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	9140/19
Biz. dok. sz.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti árufuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról – Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2017 májusában nyújtotta be a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti árufuvarozásra történő használatáról szóló 2006/1/EK irányelv módosításáról szóló javaslatát. A javaslat az első mobilitási csomag része, és kapcsolódik a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó szabályok és a közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó szabályok (1071/2009/EK és 1072/2009/EK rendelet) javasolt felülvizsgálatához.
2. A 2006/1/EK irányelv kodifikálja a korábbi szabályokat, és meghatározza a piacnyitás minimális szintjét a gépjárművezető nélkül bérelt járművek tagállamok közötti közúti árufuvarozásra 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 náluk 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 az ugyanabban a tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek a tagállamok közötti fuvarozás céljára való bérlésére korlátozott.
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 Unió-szerte egyenlő hozzáférést biztosít a fuvarozók számára a bérelt járművek piacához.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN FOLYTATOTT MUNKA

4. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) nevezte ki előadónak. A TRAN Bizottság 2018. május 24-én szavazott a jelentéséről, az Európai Parlament pedig 2019. január 15-én fogadta el az első olvasatban kialakított álláspontját, ami 15 módosítást tartalmaz¹.
5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2017. december 6-án, a Régiók Európai Bizottsága pedig 2018. február 1-jén fogadta el véleményét.

III. A TANÁCSBAN FOLYTATOTT MUNKA

6. A Bizottság a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. júniusi 1-jei és 21-i ülésén ismertette javaslatát és az azt kísérő hatásvizsgálatot. A munkacsoport több alkalommal is – nevezetesen az észt elnökség alatt 2017. július 7-én, október 11-én és november 6-án, valamint a bolgár elnökség alatt 2018. február 26-án, március 20-án és április 24-én – ülésezett azzal a céllal, hogy részletesen elemezze a javaslatot és megvitassa az elnökségi kompromisszumos szövegeket. A miniszterek a TTE Tanács 2018. június 7-i ülésén próbáltak meg először általános megközelítést kialakítani, sikertelenül.

¹ Lásd az 5386/19 dokumentumot.

7. A szárazföldi közlekedési munkacsoport ezért a román elnökség alatt tovább foglalkozott a javaslattal, és 2019. január 14-én, 21-én és 28-án, április 4-én, valamint május 2-án is tárgyalásokat folytatott egy elnökségi kompromisszumos szöveg kialakítása céljából, melynek legfrissebb változata e feljegyzés mellékletében található. A delegációk többsége általánosságban elismerte, hogy jól halad a javaslattal kapcsolatos munka, és néhányan hangsúlyozták, hogy amennyiben sikerülne elfogadni az általános megközelítést, az első mobilitási csomag többi releváns dossziéjával egyidejűleg lehetne foglalkozni ezzel a dossziéval is, mielőtt megkezdődnek a tárgyalások az Európai Parlamenttel. Két delegáció változatlanul kitartott a javaslatra vonatkozó negatív véleménye mellett. A Bizottság továbbra is általános fenntartással élt a tárgyalások eredményét illetően.
8. Bár számos delegáció továbbra is aggályosnak tartja a javaslatnak a gépjárműadóból származó bevételekre gyakorolt hatását, többségük elismerte, hogy az elnökségi kompromisszum lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy nagymértékben korlátozzák a kockázatot (lásd az 1. cikk (2) bekezdését, amely felváltja az irányelv 3. cikkét; valamint lásd a (3) és (4) preambulumbekendést). Az egyik delegáció úgy vélte, hogy a bérelt járművek használata tekintetében a javaslat által bevezetendő nagyobb szabadság alááshatja a járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó nemzeti szabályokat; egy másik delegációnak pedig még alaposabban meg kell vizsgálnia a javaslatot a közelmúltban elfogadott nemzeti jogszabályai fényében.
9. Ami a bérelt járműveknek egy másik tagállamban letelepedett vállalkozás általi, határokon átnyúló használatát illeti (lásd az 1. cikk (1) bekezdését, amely módosítja az irányelv 2. cikkét; lásd továbbá a (4a) preambulumbekendést), a delegációk többsége egyetértett a kibővített rugalmassággal. Számos delegáció rámutatott arra, hogy ebben az esetben fontos a tényleges ellenőrzési intézkedések megléte, különösen a kabotázsműveletek nyomon követése céljából. Ezzel összefüggésben a legtöbb tagállam észszerűnek tartotta az ERRU-rendszer² alkalmazását (lásd az 1. cikk (2a) bekezdését, amely az új 3a. cikket illeszti be az irányelvbe; lásd továbbá az (5b) és (5c) preambulumbekendést), bár néhányan úgy vélték, hogy a rendszer nem elég hatékony, alkalmazása pedig túl nagy terhet jelent. Több delegáció is hangsúlyozta, hogy az ERRU-rendszert, mielőtt elfogadásra kerülne az 1071/2009/EK rendeletbe az I. mobilitási csomag keretében bevezetett módosítások, még átfogóbban frissíteni fogják; e delegációk a vonatkozó frissítések koordinált időzítése mellett érveltek.

² A közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása, a nemzeti elektronikus nyilvántartásoknak az 1071/2009/EK rendelet 16. cikke (5) és (6) bekezdésével összhangban történő összekapcsolását biztosító rendszer.

10. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2019. május 15-én vitatta meg a javaslatot. Egyrésztől számos delegáció támogatta a kompromisszumot, bizonyos továbbra is fennálló – például a más tagállamokban végzett közúti fuvarozási műveletek adóbevételeivel és ellenőrzésével kapcsolatos – kockázatok ellenére. Másrésztől több delegáció is kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy már 2019 júniusában sikerül-e általános megközelítést kialakítani. Néhány delegáció negatív vizsgálati fenntartást fogalmazott meg a Bizottság adóbevételekkel kapcsolatos értékelési kötelezettségének alkalmazási körével kapcsolatban (1. cikk (3) bekezdés – az irányelv új 5a. cikke). Az ülést követően az elnökség arra a megállapításra jutott, hogy a Tanácsban folytatandó vitához a legmegfelelőbb alap egy az elért eredményekről szóló jelentés lenne.

IV. ÖSSZEGZÉS

11. Az elnökség úgy véli, hogy köszönhetően az eddig elért eredményeknek, sikerült választ adni a tagállamok által megfogalmazott aggályok egy részére, és ezzel párhuzamosan megtartani a Bizottság javaslatában foglalt célokat is.
- a) A nem kívánt következmények elkerülése érdekében a tagállamok korlátozhatják a náluk letelepedett vállalkozások által bérelt, de másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek használatát, mégpedig naptári évenként legfeljebb 30 napra, illetve a járműállomány 25%-ára. E rövid minimumidőszak lehetőséget kínál a járművek nyilvántartására vonatkozó tagállami szabályok megtartására és az adóalap-erózió megakadályozására. További biztosítékot jelent a tagállamok számára az, hogy a könnyű haszongépjárművek bérletét a saját számlás áruszállításra korlátozhatják. Annak érdekében, hogy átfogóan nyomon lehessen követni az adóbevételekre gyakorolt hatást, a Bizottság értékelő jelentését ki lehetne terjeszteni erre a szempontokra is.
- b) Annak érdekében, hogy a piacra jutás szabályainak megkerülése céljából ne lehessen visszaélni a más tagállamban letelepedett vállalkozások által bérelt járművek használatával, a járműveknek – amennyiben az 1072/2009/EK rendelet előírja – rendelkezniük kell közösségi engedély hiteles másolatával. A tagállamok ezenfelül a nemzeti elektronikus nyilvántartások uniós interfészén, az ERRU-rendszeren keresztül hozzá fognak férni a bérelt járművek rendszámára vonatkozó információkhoz. Figyelemmel arra, hogy az 1071/2009/EK rendelet (16. cikk)³ átdolgozza az ERRU-rendszert, a kompromisszum előírja, hogy a bérelt járművek rendszámára vonatkozó információkat rögzíteni kell a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban.

³ Lásd az 1071/2009/EK rendeletre vonatkozó javaslatról kialakított általános megközelítést, 15084/18, 16. o

12. Az elnökség megállapítja, hogy sok delegáció hangsúlyozta: a javaslat összefügg az első mobilitási csomag legfontosabb dossziéival. Ez az összefüggés megmutatkozik a piacra jutásról és annak korlátozásáról folytatott általános politikai vitában, valamint abban, hogy a hatékonyabb nyomon követés és ellenőrzés céljából technikai szempontból javítani kell a tagállamok közötti információcserét. Az Európai Parlament minden érintett dossziéről kialakította és elfogadta első olvasatbeli álláspontját. A Tanács általános megközelítést⁴ fogadott el az első mobilitási csomag három javaslatáról, de a bérelt járművekről szóló javaslatról még nem sikerült megállapodásra jutnia. Az elnökség megállapítja azt is, hogy noha a delegációk általánosságban elismerik az említett összefüggés fontosságát, eltérő véleménnyel vannak arról, hogy mi lenne a legmegfelelőbb időzítés ezzel a dossziéval kapcsolatban: kezeljék-e ezt a dossziét is a többi dossziéval párhuzamosan, vagy inkább egy következő szakaszban.
13. A fentiek fényében felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát és a Tanácsot, hogy nyugtázzák a dossziéval kapcsolatban elért eredményeket.

⁴ Lásd a 15084/18 dokumentumot.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra 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 tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁵,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatára vonatkozó piacnyitás minimális szintjéről rendelkezik.

⁵ HL C, [...]., [...]., [...]. o.

⁶ HL C, [...]., [...]., [...]. o.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra 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. A tagállamok számára nem írja elő továbbá, 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.

- (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 területükön letelepedett vállalkozások által bérelhető ilyen járművek számát.
- (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 közlekedése nem akadályozhatja a fuvarozók által a letelepedés szerinti tagállamtól eltérő tagállamban végzett műveletek jogszerűségének nyomon követését és ellenőrzését. A fuvarozóknak az 1071/2009/EK rendelettel összhangban tájékoztatniuk kell a letelepedésük szerinti tagállam hatóságait a rendelkezésükre álló valamennyi gépjármű rendszámáról annak érdekében, hogy ezeket az adatokat be lehessen vezetni a nemzeti elektronikus nyilvántartásba. Az említett rendelet rendelkezik 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 rendszámtól 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 rendeletnek⁸ 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 adózási problémák elkerülése végett azonban lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy korlátozzák az olyan, legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű bérelt járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatát, amelyek az azokat használó vállalkozás székhelye szerinti tagállam területén kívül vannak nyilvántartásba véve.
- (7) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie és jelentésben dokumentálnia kell ezen irányelv végrehajtását és hatásait. A jelentésben kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy ezen irányelv eredményeként nagyobb arányban használtak-e régebbi vagy bizonyos típusú járműveket, és ez hatással volt-e a közúti biztonságra, illetve hogy az irányelv alkalmazása nehézségekkel járt-e a – többek között a kabotázsra vonatkozó – szabályok betartatása terén. 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 arányosság elvének megfelelően az irányelv nem lépi túl az említett célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (9) A 2006/1/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

⁸ 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.).

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 mondat 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 adott esetben az azt használó vállalkozás székhelye szerinti tagállamban, az 1071/2009/EK és az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseivel összhangban történik.

(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 közúti 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 a bérelt jármű 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 bérelt járművek számát, feltéve, hogy engedélyezi egy minimális számú jármű használatát. E minimális számnak legalább a bérelt jármű használatának engedélyezése iránti kérelmet megelőző év december 31-én a vállalkozás tulajdonában lévő tehergépjármű-flotta 25 %-t kell kitennie. Abban az esetben, ha a vállalkozás tulajdonában lévő járműflotta egy járműnél több, de négyél kevesebb járműből áll, akkor legalább egy bérelt jármű használatát lehetővé kell tenni számára;
- c) korlátozhatja a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű ilyen járművek saját számlás áruszállítás céljára történő használatát.”

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

„3a. cikk

A tagállamok meghozzák az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy a bérelt járművek rendszámára vonatkozó információk rögzítésre kerüljenek a 1071/2009/EK rendelet 16. cikke szerinti nemzeti elektronikus nyilvántartásokban.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a nemzeti elektronikus nyilvántartásban rögzítendő adatokra vonatkozó minimumkövetelményeket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 5b. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

3. A szöveg a következő 5a. és 5b.cikkel egészül ki:

„5a. cikk

A Bizottság legkésőbb [HL: kérjük, illessze be a dátumot: az irányelv átültetésének 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] és a kabotázsra vonatkozó, az 1072/2009/EK rendelet szerinti szabályok betartására gyakorolt hatásokat. E jelentés alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy szükséges-e további intézkedésekre javaslatot tennie.”

5b. cikk

1. A Bizottságot a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 2014. február 4-i 165/2014/EU tanácsi rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti.
2. Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.”

2. cikk

3. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [HL: kérjük, illessze be a dátumot: a hatálybalépés után [24] hónappal]-ig 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.

4. 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 a Tanács részéről

az elnök az elnök