

Bruksela, 21 maja 2019 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	9140/19
Nr dok. Kom.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Dotyczy:	Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

1. W maju 2017 r. Komisja przedstawiła swój wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy. Wniosek stanowi część pierwszego pakietu dotyczącego mobilności i jest powiązany z proponowanym przeglądem przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku przewozów (rozporządzenia 1071/2009 i 1072/2009).
2. Dyrektywa 2006/1/WE ujednoliciła wcześniejsze przepisy i określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy między państwami członkowskimi zarówno w przypadku przedsiębiorstw mających siedzibę na ich terytorium, jak i przedsiębiorstw mających siedzibę w innym państwie członkowskim.

Dyrektywa ta jednak:

- umożliwia państwu członkowskiemu ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na jego terytorium do przedsiębiorstw, które są zarejestrowane w tym państwie członkowskim, i ponadto pozwala na zakazanie użytkowania najmowanych pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej sześciu ton w odniesieniu do działalności na własny rachunek;
 - jest ograniczona – w odniesieniu do przedsiębiorstw mających siedzibę w innym państwie członkowskim – do wynajmowania pojazdów zarejestrowanych w tym samym państwie członkowskim do celów ruchu między państwami członkowskimi.
3. Komisja proponuje zmianę dyrektywy 2006/1/WE głównie po to, by usunąć istniejące ograniczenia i ustanowić jasne i jednolite ramy regulacyjne, dające przewoźnikom w całej UE równy dostęp do rynku najmowanych pojazdów.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

4. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim wyznaczyła na sprawozdawcę Cláudię Monteiro de Aguiar (PPE, PT). Komisja TRAN głosowała nad swoim sprawozdaniem w dniu 24 maja 2018 r., a w dniu 15 stycznia 2019 r. Parlament Europejski osiągnął porozumienie w pierwszym czytaniu, obejmujące 15 poprawek¹.
5. W dniach 6 grudnia 2017 r. i 1 lutego 2018 r. swoje opinie wydały, odpowiednio, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Europejski Komitet Regionów.

III. PRACE W RADZIE

6. W dniach 1 i 21 czerwca 2017 r. Komisja przedstawiła wniosek wraz z oceną skutków Grupie Roboczej ds. Transportu Lądowego. Grupa robocza spotkała się w dniach 7 lipca, 11 października i 6 listopada 2017 r. podczas prezydencji estońskiej oraz w dniach 26 lutego, 20 marca i 24 kwietnia 2018 r. podczas prezydencji bułgarskiej, aby szczegółowo przeanalizować wniosek i omówić kompromisy prezydencji. Pierwsza próba przyjęcia ogólnego podejścia na posiedzeniu Rady ds. TTE w dniu 7 czerwca 2018 r. nie powiodła się.

¹ Zob. dok. 5386/19.

7. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego powracała do wniosku podczas prezydencji rumuńskiej, mianowicie w dniach 14, 21 i 28 stycznia, 4 kwietnia i 2 maja 2019 r., aby omówić kompromis prezydencji. Najnowsza wersja wniosku jest załączona poniżej. Większość delegacji ogólnie uznała zadowalające postępy poczynione w sprawie wniosku, a niektóre z nich podkreśliły, że przyjęcie podejścia ogólnego umożliwiłoby zajmowanie się tym dossier równolegle z powiązanymi dossier z pierwszego pakietu dotyczącego mobilności, gdy rozpoczną się negocjacje z Parlamentem Europejskim. Dwie delegacje utrzymały swoją niezmienną negatywną ocenę wniosku. Komisja podtrzymała ogólne zastrzeżenie dotyczące wyniku negocjacji.
8. Wiele delegacji nadal obawia się wpływu wniosku na przychody z tytułu podatków od pojazdów, natomiast większość z nich przyznała, że kompromis prezydencji pozwala państwom członkowskim w znacznym stopniu ograniczyć ryzyko (art. 1 ust. 2 – zastępujący art. 3 dyrektywy; motywy 3 i 4). Jedna delegacja uznała, że krajowe przepisy dotyczące rejestracji pojazdów mogą zostać podważone przez wprowadzenie większej swobody w ruchu najmowanych pojazdów, natomiast inna delegacja musi poddać wniosek dalszej analizie w związku z niedawno przyjętymi przepisami krajowymi.
9. Jeżeli chodzi o transgraniczne używanie najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym państwie członkowskim (art. 1 ust. 1 – zmieniający art. 2 dyrektywy; motyw 4a), większość delegacji może zaakceptować zwiększoną elastyczność. Wiele delegacji podkreśliło znaczenie skutecznych środków kontroli w tym przypadku, w szczególności w celu monitorowania przewozów kabotażowych. W tym względzie korzystanie z systemu ERRU² (art. 1 ust. 2a – wprowadzający do dyrektywy nowy art. 3a; motywy 5b i 5c) wydaje się większości delegacji rozsądne, chociaż niektóre z nich uznały to za zbyt uciążliwe lub niewystarczająco skuteczne. Niektóre delegacje podkreśliły, że system ERRU ma zostać poddany bardziej kompletnej aktualizacji po przyjęciu zmian do rozporządzenia 1071/2009 w ramach pierwszego pakietu dotyczącego mobilności, i opowiedziały się za skoordynowanym harmonogramem odpowiednich aktualizacji.

² Europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego – system zapewniający wzajemne połączenie krajowych rejestrów elektronicznych, zgodnie z art. 16 ust. 5 i 6 rozporządzenia 1071/2009.

10. Komitet Stałych Przedstawicieli omawiał wniosek w dniu 15 maja 2019 r. Z jednej strony, wiele delegacji wyraziło poparcie dla kompromisu mimo pewnych utrzymujących się zagrożeń, np. w odniesieniu do dochodów podatkowych i kontroli operacji transportu prowadzonych w innych państwach członkowskich. Z drugiej strony, znaczna liczba delegacji wyraziła wątpliwości co do tego, czy możliwe jest uzgodnienie podejścia ogólnego już w czerwcu 2019 r. Niektóre delegacje zgłosiły negatywne zastrzeżenia weryfikacji co do zakresu obowiązku dokonywania oceny przez Komisję w odniesieniu do dochodów podatkowych (art. 1 ust. 3 – nowy art. 5a dyrektywy). Prezydencja stwierdziła po posiedzeniu, że sprawozdanie z postępu prac stanowiłoby najlepszą podstawę do dyskusji w Radzie.

IV. WNIOSKI

11. Prezydencja uważa, że poczynione postępy doprowadziły do dalszego zmniejszenia obaw państw członkowskich przy jednoczesnym utrzymaniu głównych celów Komisji.
- a) Aby uniknąć niezamierzonych skutków ubocznych, państwa członkowskie mogą ograniczyć wynajem pojazdów zarejestrowanych w innych państwach członkowskich przez ich własne przedsiębiorstwa do 30 dni w roku kalendarzowym lub do 25% floty pojazdów. W tym krótkim minimalnym okresie powinno być możliwe zabezpieczenie krajowych przepisów dotyczących rejestracji pojazdów i unikanie erozji podatkowej. Dodatkową gwarancję stanowi możliwość ograniczenia najmowania lekkich samochodów dostawczych na potrzeby operacji na własny rachunek. Aby zapewnić kompleksowe monitorowanie wpływu na dochody podatkowe, przygotowywane przez Komisję sprawozdanie z oceny można by rozszerzyć o ten aspekt.
 - b) W celu zapewnienia, aby użytkowanie najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym państwie członkowskim nie było nadużywane do obchodzenia przepisów dotyczących dostępu do rynku, pojazdy muszą być wyposażone w poświadczoną kopię licencji wspólnotowej, gdy jest wymagana na mocy rozporządzenia 1072/2009. Ponadto państwa członkowskie będą miały dostęp do informacji w sprawie numerów rejestracyjnych najmowanych pojazdów za pośrednictwem unijnego interfejsu krajowych rejestrów elektronicznych, czyli ERRU. W związku z tym, że system ERRU zostanie poddany przeglądowi na mocy rozporządzenia 1071/2009 (art. 16)³, kompromis zawiera obowiązek dodawania do krajowego rejestru informacji na temat numerów rejestracyjnych najmowanych pojazdów.

³ Zob. podejście ogólne w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia 1071/2009, dok. 15084/18, s. 16.

12. Prezydencja odnotowuje, że wiele delegacji podkreślało powiązanie z głównymi dossier pierwszego pakietu dotyczącego mobilności. Powiązanie to ma dwa aspekty: po pierwsze, techniczny, w związku z potrzebą poprawy wymiany informacji między państwami członkowskimi w celu usprawnienia monitorowania i kontroli; po drugie, w odniesieniu do ogólnej debaty politycznej na temat dostępu do rynku i jego ograniczeń. Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu w odniesieniu do wszystkich odnośnych dossier. Rada ustanowiła ogólne podejście w odniesieniu do trzech wniosków z pierwszego pakietu dotyczącego mobilności⁴, ale jeszcze nie w sprawie wniosku dotyczącego najmowanych pojazdów. Prezydencja odnotowuje również, że delegacje zasadniczo uznają znaczenie tego powiązania, jednak wyrażały one różne opinie na temat odpowiedniego harmonogramu prowadzenia dalszych prac nad tym dossier – albo równolegle z innymi dossier, albo jako kolejny krok.
13. W związku z powyższym Komitet Stałych Przedstawicieli i Rada są proszone o zapoznanie się z postępami poczynionymi w pracach nad tym dossier.
-

⁴ Zob. dok. 15084/18.

Wniosek w sprawie
DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych
bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (wersja skodyfikowana) (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- (2) Użytkowanie najmowanych pojazdów może obniżyć koszty przedsiębiorstw przewożących towary na własny rachunek lub na rachunek osoby trzeciej, a jednocześnie poprawić ich elastyczność operacyjną. Może się zatem przyczynić do wzrostu wydajności i konkurencyjności tych przedsiębiorstw. Ponadto najmowane pojazdy są z reguły nowsze w porównaniu z przeciętnym wiekiem pojazdów, a zatem są bezpieczniejsze i generują mniej zanieczyszczeń.
- (3) Dyrektywa 2006/1/WE nie pozwala przedsiębiorstwom w pełni czerpać korzyści wynikające z najmu pojazdów. Dyrektywa ta zezwala państwom członkowskim na ograniczenie przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium użytkowania najmowanych pojazdów o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej powyżej sześciu ton do przewozów na własny rachunek. Ponadto państwa członkowskie nie są zobowiązane do zezwalania na użytkowanie najmowanego pojazdu na swoim terytorium, jeżeli pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo siedziby najmującego przedsiębiorstwa.
- (4) Aby umożliwić przedsiębiorstwom czerpanie jeszcze większych korzyści z użytkowania najmowanych pojazdów, należy im umożliwić korzystanie z pojazdów najmowanych w dowolnym państwie członkowskim, a nie tylko w państwie członkowskim ich siedziby. Ułatwiłoby im to w szczególności reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów.
- (4a) Państwa członkowskie nie powinny móc ograniczać użytkowania na ich terytorium pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, pod warunkiem że pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregoś z państw członkowskich oraz – jeśli jest to pojazd wymagający uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 – zatwierdzony do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, za pomocą uwierzytelnionego wypisu.

- (5) Nadal utrzymują się znaczne różnice w poziomie opodatkowania transportu drogowego na terenie Unii. Aby uniknąć zakłóceń podatkowych, uzasadnione są zatem nadal pewne ograniczenia, które mają pośredni wpływ na swobodę świadczenia usług najmu pojazdów. W związku z powyższym państwa członkowskie powinny móc ograniczać na swoim terytorium długości okresu, podczas którego przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogą korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w innym państwie członkowskim. Należy im również zezwolić na ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium.
- (5a) W celu poprawy egzekwowania ograniczenia korzystania z najmowanego pojazdu zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym najmuje przedsiębiorstwo ma siedzibę, państwo członkowskie powinno mieć możliwość wymagania, aby umowa najmu nie przekraczała dozwolonego okresu korzystania z danego pojazdu. Ponadto ważność uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej wydanej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 może zostać ograniczona do okresu odpowiadającego długości umowy najmu. Oprócz tego, na tych uwierzytelnionych wypisach może zostać podany numer rejestracyjny najmowanego pojazdu.
- (5b) Ruch pojazdów najmowanych nie powinien utrudniać monitorowania i kontroli legalności operacji prowadzonych przez podmioty w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym mają siedzibę. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 podmioty powinny przekazywać organom państwa członkowskiego, w którym mają siedzibę, numer rejestracyjny każdego pojazdu silnikowego, którym dysponują, tak by informacje te zostały umieszczone w krajowym rejestrze elektronicznym. Rozporządzenie to przewiduje, że dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych są dostępne dla organów innych państw członkowskich; krajowe rejestry elektroniczne powinny pozwalać na ukierunkowane wyszukiwanie w przypadku pojazdów o numerach rejestracyjnych innych niż wydawane przez państwo członkowskie siedziby.

- (5c) W celu zapewnienia, by obowiązek podawania w krajowym rejestrze elektronicznym informacji dotyczących numeru rejestracyjnego pojazdu był spełniany w jednolity sposób, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze dotyczące minimalnych wymogów w zakresie danych, jakie mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁸.
- (6) Aby umożliwić efektywniejsze prowadzenie przewozów na własny rachunek, państwa członkowskie nie powinny móc nadal ograniczać możliwości użytkowania najmowanych pojazdów w takich przewozach. Jednak aby uniknąć potencjalnych problemów podatkowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia używania do przewozów na własny rachunek pojazdu o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 3,5 tony, jeżeli jest on zarejestrowany poza państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa go używającego.
- (7) Komisja powinna monitorować wdrożenie i skutki niniejszej dyrektywy i dokumentować je w formie sprawozdania. W sprawozdaniu należy zwrócić szczególną uwagę na to, czy wynikiem dyrektywy było użytkowanie starszych lub określonych rodzajów pojazdów oraz czy w związku z tym odbiło się to na bezpieczeństwie drogowym i czy pociągnęło za sobą trudności z egzekwowaniem przepisów, w tym przepisów dotyczących kabotażu. Wszelkie przyszłe działania w tym obszarze powinny być rozważane na podstawie tego sprawozdania.
- (8) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez same państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i kwestii, które mają być uregulowane w niniejszej dyrektywie, możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/1/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Artykuł 1

W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie w obrębie swojego terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że:”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego i jest używany zgodnie z przepisami rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 w państwie członkowskim siedziby przedsiębiorstwa go używającego, stosownie do przypadku.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, by przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów na tych samych warunkach, co pojazdy będące własnością tych przedsiębiorstw, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 2.
2. W przypadku gdy najmowany pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, może:
 - a) ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na jego terytorium, pod warunkiem że pozwala ono na korzystanie z najmowanych pojazdów przez to samo przedsiębiorstwo przez 30 kolejnych dni w danym roku kalendarzowym; w tym przypadku można wprowadzić wymóg, by umowa najmu nie przekraczała terminu ustalonego przez dane państwo członkowskie;

- b) ograniczyć liczbę najmowanych pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że dozwolone jest użytkowanie minimalnej liczby pojazdów. Ta minimalna liczba to przynajmniej 25% floty pojazdów ciężarowych należących do danego przedsiębiorstwa w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego rok złożenia wniosku o zezwolenie na korzystanie z pojazdu najmowanego. W przypadku gdy cała flota przedsiębiorstwa to więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, przedsiębiorstwu temu wolno użytkować przynajmniej jeden taki najmowany pojazd;
- c) ograniczyć używanie do przewozu na własny rachunek takiego pojazdu o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej nie większej niż 3,5 tony.”;

2a) dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, by informacje dotyczące numeru rejestracyjnego najmowanego pojazdu były umieszczane w krajowym rejestrze elektronicznym, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmuje minimalne wymagania dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego. Akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 5b ust. 2.”;

3) dodaje się art. 5a i 5b w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Najpóźniej do dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą 5 lat od terminu transpozycji dyrektywy] r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie ma zawierać informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie siedziby przedsiębiorstwa najmu pojazdu. W sprawozdaniu należy uwzględnić również skutki dla bezpieczeństwa drogowego[, dochodów podatkowych] oraz egzekwowania przepisów o kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Artykuł 5b

1. Komisję wspomaga komitet utworzony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia UE nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”.

Artykuł 2

3. Państwa członkowskie najpóźniej do dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą [24] miesiące od wejścia w życie] r. wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący