



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.13.
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Műszaki alkalmassági jogszabálycsomag

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK
tanácsi irányelv módosításáról**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- A javaslat okai és céljai

A „műszaki alkalmassági jogszabálysomag” célja, hogy a közúti biztonság fokozása és a környezetvédelem javítása érdekében minél hatékonyabbá tegye és érvényesítse a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatára vonatkozó rendelkezéseket.

A javaslat szándéka, hogy elősegítse a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásban¹ rögzített cél elérését, azaz hogy 2020-ig felére csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. A javaslat továbbá a járművek nem megfelelő karbantartása miatt a közúti közlekedésben keletkező károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez is hozzájárul.

Ezzel összefüggésben a javaslat célja, hogy olyan eszközök révén, mint a jármű forgalmi engedélyének ideiglenes bevonása vagy a járműnyilvántartásból való végleges törlése, hatékonyabbá tegye a műszaki vizsgálat és a közúti műszaki ellenőrzés rendszerének végrehajtását, különösen azokban az esetekben, amikor a jármű műszaki állapota közvetlen kockázatot jelent a közlekedésbiztonságra.

- Háttér-információk

Egy jármű csak akkor kerülhet értékesítésre, ha teljesíti a biztonsági és környezetvédelmi előírások optimális szintjét garantáló típusjóváhagyás vagy egyedi jóváhagyás valamennyi vonatkozó követelményét. Minden tagállamnak kötelessége első alkalommal nyilvántartásba venni valamennyi járművet, amely a járműgyártó által kiállított „megfelelőségi nyilatkozat” alapján megkapja az európai típusjóváhagyást. Ez a nyilvántartásba vétel jelenti a közúti forgalomban történő használat hivatalos engedélyezését, és érvényt szerez a járművekre vonatkozó, eltérő időpontokban bevezetett különböző követelményeknek.

Ezen jóváhagyást követően a közúti forgalomban részt vevő járműveket rendszeresen időszakos műszaki vizsgálatnak kell alávetni. E vizsgálatok célja annak biztosítása, hogy a közutakon közlekedő járművek műszakilag megfelelő állapotúak és biztonságosak legyenek, így ne jelentsenek veszélyt sem a vezetőre, sem a közlekedés többi résztvevőjére. A gépjárműveket ezért ellenőrzik, hogy megfelelnek-e bizonyos, például a biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozó követelményeknek, valamint az utólagos módosítási követelményeknek. Az üzletszerű áru fuvarozásra használt, több mint 3,5 tonna össztömegű járművekre, valamint a több mint 8 utas üzletszerű szállítására használt járművekre főleg kereskedelmi célú, rendszeres és intenzív használatuk miatt ezenfelül ad hoc országúti műszaki ellenőrzések is vonatkoznak, amelyek során a környezetvédelmi és műszaki követelményeknek való megfelelésüket az EU-ban bárhol és bármikor ellenőrizhetik.

Egy jármű élettartama során tulajdonosváltás, vagy a jármű tartós használat céljára másik tagállamba történő átvitele miatt sor kerülhet a jármű újbóli nyilvántartásba vételére. A járművek nyilvántartásbavételi eljárására vonatkozóan olyan rendelkezéseket is be kell

¹ COM(2010) 389 végleges.

vezetni, amelyek révén biztosítható, hogy a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek ne vegyenek részt a forgalomban.

A nyilvántartásba vétellel a jármű engedélyt kap a közúti forgalomban való közlekedésre. Az engedély megszerzését a rendszám járműn való elhelyezése és a forgalmi engedély kiadása jelzi.

- Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

A javaslat a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokra vonatkozó jelenlegi jogszabályi keretben² rögzített előírásokat módosítja.

A hatályban lévő jogszabályhoz képest a javaslat pontosabb meghatározásokat tartalmaz a járművek nyilvántartásba vételének helyére, valamint a forgalmi engedélyek bevonására és a nyilvántartásból való törlésére vonatkozóan. A javaslat továbbá új követelményeket rögzít az elektronikus jármű-nyilvántartási rendszerekre, valamint a műszaki vizsgálati eredményekről, a járművek újbóli nyilvántartásba vételéről és bontásáról szóló értesítésekre vonatkozóan.

- Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A javaslat összhangban van a közlekedésről szóló fehér könyvben³ szereplő, a közúti biztonság fokozására irányuló európai uniós célkitűzéssel, és célja, hogy hozzájáruljon a 2011–2020 közötti időszakra vonatkozóan a közúti biztonságról szóló politikai iránymutatásban szereplő, a biztonságosabb gépjárművekkel kapcsolatos célzott stratégia végrehajtásához.

Végezetül a javaslat összhangban áll a 2010. májusi Monti-jelentésben⁴ az egységes piac politikájának újraindításával kapcsolatban megfogalmazott ajánlásokkal, melyek szerint csökkenteni kellene annak adminisztratív akadályait, hogy a használt autókat egyik tagállamból a másikba vigyék.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL; HATÁSVIZSGÁLAT

- Konzultáció az érdekeltekkel

Konzultációs módszer

A „műszaki alkalmassági jogszabálycsomagról” szóló javaslat kidolgozása során a Bizottság számos módon konzultált az érintett felekkel:

- általános internetes konzultációt folytatott, amely a javaslat összes szempontjára kiterjedt;
- műhelytalálkozók keretében konzultált a szakértőkkel és az érdekelt felekkel;

² A Tanács 1999. április 29-i 1999/37/EK módosított irányelve a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról.

³ COM(2011) 144 végleges.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_hu.pdf.

- a műszaki vizsgálatokra vonatkozó előírások érvényesítésének az Európai Unióban fennálló jövőbeli lehetőségeiről szóló tanulmány született azzal a céllal, hogy meghatározza a lehetséges intézkedéseket, és a műszaki vizsgálat hatásaival kapcsolatos költség-haszon elemzési eszközt dolgozzon ki.

Az észrevételek és felhasználásuk rövid ismertetése

Az internetes konzultáció során az érdekeltek számos kérdést vetettek fel. Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat teljes körűen beszámol a felvetett érdemi kérdésekről, és bemutatja figyelembevételük módját.

2010. július 29. és 2010. szeptember 24. között nyílt internetes konzultációra került sor. A Bizottság az állampolgároktól, a tagállami hatóságoktól, a berendezések gyártóitól, a műszaki vizsgálóállomásoktól, a gépjárműszerelők szervezeteitől és a járműgyártóktól összesen 9653 választ kapott.

Az eredmények a következő honlapon olvashatók:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

Érintett tudományterületek/szakterületek

A javaslathoz értékelni kellett a különböző szakpolitikai lehetőségeket és a kapcsolódó gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat.

Alkalmazott módszerek

A különböző szakpolitikai lehetőségek hatásairól egy külső tanácsadó (Europe Economics) készített tanulmányt, számos tudományos és értékelő jelentés felhasználásával, melyek a különböző szakpolitikai lehetőségek költségének és hasznának pénzben való kifejezésére szolgáló modellek és adatok forrásaiként szolgáltak. A főbb felhasznált tanulmányok a következők:

- A Bizottság jelentése a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a tagállamok általi alkalmazásáról – 2005–2006-os és 2007–2008-as jelentéstételi időszak (COM(2010) 754 végleges),
- AUTOFORE (2007)
- „MOT Scheme Evidence-base” [A műszaki vizsgálat rendszerének evidenciabázisa], Közlekedésügyi Minisztérium (Egyesült Királyság, 2008),
- a DEKRA közúti biztonságról szóló, 2008-as jelentése („Balesetmegelőzési stratégiák Európa közútjain”),
- a DEKRA tehergépjárművek közúti biztonságáról szóló, 2009-es jelentése,
- a DEKRA motorkerékpárok közúti biztonságáról szóló, 2010-es jelentése,
- 2009-es és 2010-es TÜV-jelentések.

A szakértői vélemények nyilvánosságának biztosítása

Az összes elkészült és jóváhagyott kutatási jelentés már elérhető vagy hamarosan elérhető lesz a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján.

- Hatásvizsgálat

A javaslat főbb szempontjainál a Bizottság a következő lehetőségeket mérlegelte:

- (a) A változatlan szakpolitikát feltételező megközelítés az az eset, amelyhez a többi szakpolitikai lehetőség hatásait viszonyítjuk. E lehetőség keretében a jelenlegi uniós szabályozás maradna érvényben. Nem történne meg a 2009/40/EK irányelv műszaki mellékletének rövid távú kiigazítása sem, mivel a mellékletet komitológiai eljárás keretében nemrég módosították (a 2010/48/EU irányelvvel). A műszaki vizsgálatok alkalmazási köre és gyakorisága ezért nem változna, az információk cseréjével kapcsolatos további intézkedések elfogadására sem kerülne sor, és továbbra is hiányozna az adatcserét szolgáló keret.
- (b) A „nem kötelező erejű jogi megközelítés” azt jelentené, hogy a jelenlegi szabályozás végrehajtását javítanák és alkalmazását szorosabban nyomon követnék. E lehetőség értelmében nem kerülne sor új jogszabály bevezetésére, de a Bizottság új, fokozott erőfeszítéseket tenne a vizsgálat színvonalának javítására, az előírások érvényesítésének fokozására, valamint az adatcsere ösztönzésére szolgáló intézkedések tökéletesítésére.
- (c) A „jogalkotási megközelítés” két összetevőn alapulna:
 - A járművek közúti biztonságának javítására vonatkozó egyedi célkitűzés teljesítése érdekében az első összetevő az időszakos műszaki vizsgálatokra és a szűrőpróbaszerű közúti műszaki ellenőrzésekre vonatkozó uniós minimumkövetelmények szigorítását és kötelező előírások meghatározását öleli fel. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy a rendszerben fennálló hiányosságok ne ássák alá a műszaki vizsgálatok végrehajtásának hatékonyságát.
 - A műszaki vizsgálatához szükséges, illetve az arról szóló adatok hozzáférhetővé tételére vonatkozó egyedi célkitűzés teljesítése érdekében az átfogó rendszer második összetevője egy olyan összehangolt uniós adatcsere-rendszer volna, amely esetlegesen egy második szakaszban kerülne létrehozásra, és a meglévő adatbázisokat kapcsolná össze, ily módon is javítva a „műszaki alkalmassági jogszabálycsomag” végrehajtásának hatékonyságát.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- A javasolt intézkedés összefoglalása

A javaslat a forgalmi engedélyek bevonásával és a nyilvántartásból való törléssel kapcsolatos rendelkezéseket határozza meg.

Az intézkedés révén biztosítható, hogy az utakon ne közlekedhessenek olyan járművek, amelyek súlyos hiányosságok következtében közvetlen kockázatot jelentenek a közlekedésbiztonságra: az ilyen járművek forgalmi engedélye újabb műszaki vizsgálat sikeres

teljesítéséig bevonásra kerülne. Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében célszerű úgy rendelkezni, hogy a forgalmi engedély visszaadásakor ne kelljen a teljes nyilvántartásbavételi eljárást újból lefolytatni.

A javaslat értelmében továbbá azokat a járműveket, amelyek egy másik tagállamban újból nyilvántartásba vételre kerülnek, automatikusan törölni kell az eredeti nyilvántartásból. Ily módon elkerülhető, hogy ugyanazon jármű egyszerre több tagállam nyilvántartásában is szerepeljen. A kötelező időszakos műszaki vizsgálatot a nyilvántartás szerinti tagállamban kell elvégezni. Ha tehát egy jármű egyszerre több tagállam nyilvántartásában is szerepel, azt kötelező volna az érintett tagállamok mindegyikében műszaki vizsgálatnak alávetni.

Azon járműveket, amelyekről az időszakos műszaki vizsgálat alapján megállapítják, hogy le kell őket selejtezni, illetve azokat, amelyek elérték hasznos élettartamuk végét, a vonatkozó értesítést követően törölni kell a nyilvántartásból.

A javaslat értelmében emellett létrehozásra kerül egy olyan elektronikus forgalmiengedély-nyilvántartás, amely a jármű nyilvántartásba vételével kapcsolatos összes adatot tartalmazza. Az adatok a műszaki vizsgálat elvégzése céljából állnának rendelkezésre, mivel az adatoknak csupán egy része van feltüntetve a forgalmi engedélyben. A nyilvántartás révén lehetőség lesz a műszaki vizsgálati eredményekről, a járművek újbóli nyilvántartásba vételéről és a járművek bontásáról szóló értesítések nyomon követésére is.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a mellékleteket az uniós típusjóváhagyási jogszabályok megfelelőségi nyilatkozattal kapcsolatos módosulásainak, valamint a műszaki fejlődésnek a figyelembevétele érdekében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén módosítsa.

- Jogalap

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke.

- A szubszidiaritás elve

Mivel a javaslat nem tartozik az Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő ok miatt nem tudják kielégítően megvalósítani: a meglévő követelményeket a tagállamok különböző módon hajtják végre, és a műszaki vizsgálat és a közúti műszaki ellenőrzés tagállami rendszereinek végrehajtásában is jelentős eltérések tapasztalhatók, ez pedig kedvezőtlenül befolyásolja mind a közúti közlekedés biztonságát, mind a belső piacot. Ahhoz, hogy a járművek nyilvántartásával kapcsolatos információk a jövőben akadálytalanul áramolhassanak a tagállamok között, valamennyi tagállamban tartalmi szempontból egységes forgalmiengedély-nyilvántartási rendszerre van szükség.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- Az arányosság elve

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következők miatt:

Mint azt a hatásvizsgálat kimutatta, a javaslat megfelel az arányosság elvének, mivel a műszaki vizsgálat rendszerének végrehajtásával, valamint az információk akadálytalan áramlását lehetővé tevő, megfelelő keret megteremtésével nem lépi túl a közúti közlekedésbiztonság javításával és a környezetvédelem megerősítésével kapcsolatos célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

- A jogi aktus típusának megválasztása

Javasolt aktus: Meglévő irányelv módosítása.

A meglévő irányelv módosítása helyénvaló megoldásnak tekinthető.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az Unió költségvetését érintő vonzatai.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK
tanácsi irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való továbbítását követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁵,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A műszaki vizsgálat azon szélesebb körű rendszer része, amelynek célja annak biztosítása, hogy a gépjárművek használatuk során biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő állapotban legyenek. E rendszernek ki kell terjednie a valamennyi gépjárművet érintő rendszeres időszakos műszaki vizsgálatra és a kereskedelmi célú közúti fuvarozásra használt járműveket érintő közúti műszaki ellenőrzésekre, valamint tartalmaznia kell a járművek nyilvántartásbavételi eljárására vonatkozó rendelkezéseket is annak biztosítása érdekében, hogy a közúti közlekedés biztonságára közvetlen veszélyt jelentő járművek ne vegyenek részt a forgalomban.
- (2) A nyilvántartásba vétel a gépjárművek közúton való közlekedésének előfeltétele. A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999. április 29-i 1999/37/EK irányelv⁷ kizárólag a forgalmi engedély kiadásáról rendelkezik. Azonban különösen olyan esetekben, amikor a gépjármű közutakon történő használata – műszaki állapotából adódóan – kockázatot jelent, indokolt lehetővé tenni a forgalmi engedély bizonyos időre szóló bevonását. A forgalmi engedély bevonásából eredő adminisztratív terhek csökkentése érdekében célszerű úgy rendelkezni, hogy a forgalmi engedély visszaadásakor ne kelljen a teljes nyilvántartásbavételi eljárást újból lefolytatni.

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ HL C [...], [...], [...] o.

⁷ HL L 138., 1999.6.1., 57. o.

- (3) Indokolt bevezetni a gépjármű nyilvántartásból való törlését többek között azokban az esetekben, amikor a járművet egy másik tagállamban újból nyilvántartásba vették, valamint ha a jármű bontásra vagy selejtezésre került.
- (4) Az adminisztratív terhek csökkentése, és a tagállamok közötti információcsere megkönnyítése érdekében a járművekre vonatkozó adatokat tagállami nyilvántartási rendszerekben célszerű tárolni.
- (5) Ha a műszaki vizsgálat során veszélyes hiányosságot fedeznek fel, az illetékes hatóságnak indokolt bevonnia az érintett jármű forgalmi engedélyét mindaddig, amíg az sikeresen nem teljesíti az újabb műszaki vizsgálatot.
- (6) Ezen irányelv további műszaki jellegű rendelkezésekkel való kiegészítése érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a mellékleteket az uniós típusjóváhagyási jogszabályok megfelelőségi nyilatkozattal kapcsolatos módosulásainak, valamint a műszaki fejlődésnek a figyelembevétele érdekében jogi aktusok révén módosítsa. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten. Felhatalmazáson alapuló jogi aktus előkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére egyidejűleg, időben és megfelelő módon történő továbbításáról.
- (7) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben mellékelnek egy vagy több olyan dokumentumot, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszköz megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt,

ELFOGADTÁK EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/37/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1) bekezdésének rendelkezése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„Ezt az irányelvet a tagállamokban a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódóan használt okmányokra kell alkalmazni.”

2. A 2. cikk a következő pontokkal egészül ki:

„e) «forgalmi engedély bevonása»: az a korlátozott időtartam, amely alatt a jármű nem használható a közúti közlekedésben; a bevonást követően a nyilvántartásbavételi eljárást nem kell újból lefolytatni;

- f) «forgalmi engedély törlése»: a jármű közúti közlekedésben való használatára szóló engedély végleges törlése; a törlést követően a nyilvántartásba vételi eljárást újból le kell folytatni.”

3. A 3. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok a területükön nyilvántartásba vett járművekkel kapcsolatos összes adatról elektronikus nyilvántartást vezetnek. A nyilvántartásban szereplő adatok tartalmazzák az I. melléklet szerinti összes tételt, valamint [az időszakos műszaki vizsgálatról szóló] XX/XX/XX rendelet alapján végzett kötelező időszakos műszaki vizsgálatok eredményeit. A tagállamok a járművek műszaki adatait az illetékes hatóságok vagy az időszakos műszaki vizsgálatokat végző vizsgálóállomások számára elérhetővé teszik.”

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„3a. cikk

- (1) Ha a forgalmi engedélyek kiállításáért felelős tagállami hatóság értesítést kap arról, hogy egy jármű esetében a műszaki vizsgálat során [az időszakos műszaki vizsgálatról szóló] XX/XX/XX rendelet 7. cikke szerinti veszélyes hiányosságokat fedeztek fel, a jármű forgalmi engedélyét be kell vonni, és újabb műszaki vizsgálatot kell lefolytatni.

A bevonás mindaddig érvényes, amíg az érintett jármű sikeresen nem teljesíti az újabb műszaki vizsgálatot. A műszaki vizsgálat sikeres teljesítését követően a gépjármű-nyilvántartó hatóság haladéktalanul újból engedélyezi a jármű közúti forgalomban való használatát.

- (2) Amikor egy tagállami gépjármű-nyilvántartó hatóság értesítést kap arról, hogy egy járművet a 2000/53/EK irányelv⁸ értelmében elhasználdott járműnek minősítettek, törli a jármű forgalmi engedélyét, és ezt az információt feltünteti a nyilvántartásban.”

4. Az 5. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Amikor egy tagállam értesítést kap arról, hogy egy járművet egy másik tagállamban újból nyilvántartásba vettek, a járművet törli a saját területén nyilvántartásba vett járművek közül.”

5. A 6. és 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

⁸ HL L 269., 2000.10.21., 34. o.

„6. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a 7. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a mellékleteknek a műszaki fejlődéssel összhangban történő kiigazítása céljából.

7. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.
- (2) A 6. cikkben említett felhatalmazás e rendelet hatálybalépésének időpontjától határozatlan időre szól.
- (3) A 6. cikkben említett felhatalmazást az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot a jogi aktus elfogadásáról.
- (5) A 6. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlament vagy a Tanács az aktusról szóló értesítés kézhezvételétől számított 2 hónapon belül nem emel kifogást, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az említett időszak lejártá előtt értesíti a Bizottságot arról, hogy nem emel kifogást. Ezen időtartam az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbodik.”

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok legkésőbb [...]ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek az ezen irányelvnek való megfeleléshez szükségesek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

A rendelkezéseket [az ezen irányelv hatálybalépésétől számított 36 hónap elteltével] kell alkalmazni.

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.

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

3. cikk
Hatálybalépés

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

4. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*