



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2012 r.
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Pakiet w sprawie przydatności do ruchu drogowego

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych
pojazdów**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- Podstawa i cele wniosku

Celem pakietu dotyczącego przydatności do ruchu drogowego jest wsparcie i egzekwowanie przepisów w sprawie badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

Celem wniosku jest przyczynienie się do osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę do 2020 r., zgodnie z kierunkami polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 - 2020¹. Ma się on także przyczynić do zmniejszenia emisji w transporcie drogowym związanych z nieodpowiednią eksploatacją pojazdów.

W tym kontekście wniosek powinien przyczynić się do poprawy egzekwowania systemu badań przydatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych, w szczególności w przypadkach, gdy stan techniczny pojazdu stwarza bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, poprzez środki takie jak czasowe cofnięcie lub stałe anulowanie rejestracji pojazdu.

- Kontekst ogólny

Zanim pojazd może zostać wprowadzony na rynek, musi spełnić wszystkie odpowiednie wymagania w zakresie homologacji typu lub dopuszczenia indywidualnego gwarantujące zapewnienie optymalnego poziomu bezpieczeństwa i spełnienie norm środowiskowych. Każde państwo członkowskie jest zobowiązane do dokonania pierwszej rejestracji każdego pojazdu, który uzyskał europejską homologację typu na podstawie „świadectwa zgodności” wydanego przez producenta pojazdu. Taka rejestracja stanowi urzędowe zezwolenie na korzystanie z pojazdu na drogach publicznych i oznacza wejście w życie różnych wymagań dotyczących poszczególnych pojazdów.

Po otrzymaniu takiego zatwierdzenia samochody wykorzystywane w ruchu drogowym należy regularnie poddawać badaniom przydatności do ruchu drogowego. Celem tych badań jest zagwarantowanie, że samochody są przydatne do ruchu drogowego i bezpieczne oraz że nie stwarzają zagrożeń dla kierowcy i innych użytkowników dróg. Samochody są zatem kontrolowane pod względem zgodności z niektórymi wymogami, w tym w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, jak również pod względem zgodności z wymogami dotyczącymi doposażenia. Ze względu na ich regularną i intensywną eksploatację, głównie do celów handlowych, pojazdy używane do profesjonalnego przewozu towarów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, a także pojazdy używane do profesjonalnego przewozu więcej niż 8 pasażerów, są dodatkowo poddawane kontrolom drogowym stanu technicznego ad hoc, w ramach których w każdej chwili i w każdym miejscu w UE może zostać sprawdzona ich zgodność z normami środowiskowymi oraz wymogami technicznymi.

¹ COM(2010) 389 final.

W trakcie cyklu użytkowania pojazdu może on podlegać procedurze powtórnej rejestracji, w wyniku zmiany właściciela lub w wyniku przeniesienia go na stałe do innego państwa członkowskiego. Przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów należy wprowadzać w jednolity sposób w celu zapewnienia, aby na drogach nie były używane pojazdy, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.

Celem rejestracji pojazdów jest dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego. Dopuszczenie przejawia się zamocowaniem do pojazdu tablicy rejestracyjnej oraz wydaniem dowodu rejestracyjnego.

- Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Wniosek ma na celu zmianę obowiązujących wymogów prawnych określonych w ramach prawnych dotyczących dokumentów rejestracyjnych pojazdów².

W porównaniu z obowiązującym aktem wniosek precyzuje definicje miejsca rejestracji pojazdów oraz cofnięcia i anulowania rejestracji. Wniosek określa również nowe wymogi w zakresie elektronicznych rejestrów rejestracji pojazdów, powiadomień związanych z wynikami badań przydatności do ruchu drogowego, ponownej rejestracji i kasacji pojazdów.

- Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Wniosek jest spójny z przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu³ celem UE, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, i ma na celu wdrożenie specjalnej strategii dotyczącej bezpiecznych pojazdów zgodnie z kierunkami polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020.

Wreszcie niniejszy wniosek jest zgodny z zaleceniami dotyczącymi nowej strategii na rzecz jednolitego rynku przedstawionymi w sprawozdaniu Montiego z 2010 r.⁴ w obszarze eliminacji przeszkód administracyjnych w zakresie swobodnego przepływu międzygranicznego używanych samochodów.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

- Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji

Podczas opracowywania wniosku w sprawie pakietu dotyczącego przydatności do ruchu drogowego Komisja przeprowadziła następujące rodzaje konsultacji z zainteresowanymi podmiotami:

- Przeprowadzono powszechne konsultacje internetowe dotyczące wszystkich aspektów wniosku.

² Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, ze zmianami.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

- Przeprowadzono konsultacje z ekspertami i zainteresowanymi podmiotami w ramach warsztatów.
- W celu określenia ewentualnych środków i opracowania narzędzia analizy kosztów i korzyści przeznaczonego do oceny skutków badań przydatności do ruchu drogowego przeprowadzono analizę dotyczącą przyszłych możliwości egzekwowania norm przydatności do ruchu drogowego w Unii Europejskiej.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

W trakcie konsultacji internetowych zainteresowane podmioty poruszyły szereg kwestii. Ocena skutków, która towarzyszy niniejszemu wnioskowi, zawiera pełne omówienie poruszonych zasadniczych kwestii i sposobu ich uwzględnienia.

W dniach od 29 lipca 2010 r. do 24 września 2010 r. przeprowadzono za pomocą internetu publiczne konsultacje. Komisja otrzymała 9653 odpowiedzi od obywateli, organów państw członkowskich, dostawców przyrządów, ośrodków badawczych, stowarzyszeń warsztatów i producentów pojazdów.

Wyniki konsultacji są dostępne na stronie internetowej:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Wniosek wymagał oceny różnych wariantów strategicznych oraz powiązanych z nimi skutków ekonomicznych, społecznych i środowiskowych.

Zastosowana metodyka

Badanie dotyczące wpływu różnych wariantów działań zostało przeprowadzone przez zewnętrznego konsultanta (Europe Economics), który jako źródła modeli i danych koniecznych do oceny wartości pieniężnej kosztów i korzyści różnych wariantów działań wykorzystał kilka sprawozdań naukowych i sprawozdań z oceny. W największym stopniu wykorzystywano następujące analizy:

- Sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie stosowania przez państwa członkowskie dyrektywy 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie – okresy sprawozdawcze 2005–2006 i 2007–2008 (COM(2010) 754 wersja ostateczna),
- AUTOFORE (2007),
- „Baza danych naukowych dla programu MOT”, (MOT Scheme Evidence-base) Departament Transportu (Zjednoczone Królestwo, 2008),
- DEKRA: Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2008 – Strategie zapobiegania wypadkom na drogach Europy,

- DEKRA: Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2009 – samochody ciężarowe,
- DEKRA: Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2010 – motocykle,
- Sprawozdania TÜV za lata 2009/2010.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Wszystkie ukończone i zatwierdzone sprawozdania z badań są lub będą dostępne na stronie internetowej DG ds. Mobilności i Transportu

• Ocena skutków

W odniesieniu do głównych aspektów wniosku rozważono następujące warianty:

- a) Podejście przewidujące zachowanie dotychczasowej polityki stanowi punkt odniesienia, z którym porównano skutki pozostałych wariantów. W ramach tego wariantu obecne ramy prawne UE zostałyby utrzymane. Ponadto nie przewiduje się dostosowania w skali krótkoterminowej załącznika technicznego do dyrektywy 2009/40/WE, który został ostatnio zmieniony w ramach procedury komitetowej dyrektywą 2010/48/UE. Zakres i częstotliwość badań przydatności do ruchu drogowego nie ulegną w związku z tym zmianie, ani nie zostaną przyjęte żadne dodatkowe środki dotyczące wymiany informacji. Nadal nie będzie ram służących wymianie danych.
- b) Podejście polegające na zastosowaniu prawa miękkiego polegałoby na skuteczniejszym wdrożeniu i monitorowaniu obowiązujących już przepisów. W ramach tego wariantu nie wprowadzono by nowych przepisów, lecz zwiększono by działania ze strony Komisji mające na celu podniesienie standardów przeprowadzania badań i skuteczniejsze egzekwowanie przepisów, a także wprowadzono by działania zachęcające do wymiany danych.
- c) Podejście prawodawcze byłoby oparte na dwóch elementach:
 - Aby zrealizować cel polegający na zwiększeniu bezpieczeństwa pojazdów w ruchu drogowym, pierwszym działaniem powinno być podniesienie minimalnych standardów UE dotyczących regularnych badań przydatności do ruchu drogowego (PTI) i nieoczekiwanych kontroli drogowych (RSI) oraz określenie wiążących standardów. Jest to niezbędne w celu uniknięcia sytuacji, w której luki w systemie zmniejszają ogólną skuteczność egzekwowania przepisów dotyczących przydatności do ruchu drogowego.
 - Aby zrealizować cel polegający na udostępnieniu danych niezbędnych do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego oraz danych uzyskanych w wyniku takich badań, drugie działanie w ramach ogólnego systemu powinno obejmować, na drugim etapie, ewentualne ustanowienie unijnego systemu wymiany zharmonizowanych danych, który połączyłby istniejące bazy danych w celu zwiększenia skuteczności wdrażania pakietu UE dotyczącego przydatności do ruchu drogowego.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- Krótki opis proponowanych działań

Wniosek definiuje pojęcia cofnięcia i anulowania rejestracji.

Środek ten gwarantuje - poprzez cofnięcie rejestracji do momentu przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem - że pojazdy stanowiące bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na niebezpieczne usterki nie będą dopuszczone do ruchu drogowego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego ponowne przejście procesu rejestracji nie powinno być wymagane po zniesieniu cofnięcia.

Ponadto wniosek wprowadza uproszczenie polegające na automatycznym anulowaniu pierwotnej rejestracji pojazdu, który został ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim. Pozwoli to na uniknięcie równoległej rejestracji pojazdu w różnych państwach członkowskich. Obowiązek przeprowadzania okresowych badań przydatności do ruchu drogowego jest powiązany z państwem członkowskim rejestracji. W związku z powyższym równoległe rejestracje pojazdu w różnych państwach członkowskich wymagałyby przeprowadzenia w tych państwach członkowskich badań przydatności do ruchu drogowego.

Rejestracje pojazdów, które w wyniku okresowego badania przydatności do ruchu drogowego powinny zostać złomowane, oraz pojazdów zgłoszonych jako pojazdy wycofane z eksploatacji anuluje się w następstwie zgłoszenia.

Wniosek wprowadza również elektroniczne rejestry zawierające wszystkie informacje dotyczące rejestracji pojazdów. Informacje te będą dostępne do celów przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego, ponieważ tylko niektóre z nich będą drukowane w dowodach rejestracyjnych. Rejestr umożliwi podejmowanie działań w następstwie otrzymania wyników badań przydatności do ruchu drogowego, ponownej rejestracji i kasacji pojazdu.

Komisja jest uprawniona do aktualizacji załączników w celu uwzględnienia zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu UE związanych z treścią świadectw zgodności oraz uwzględnienia zmian wynikających z postępu technicznego, poprzez przyjęcie aktów delegowanych.

- Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, ponieważ wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z poniższych względów. W różnych państwach członkowskich obowiązujące wymogi są egzekwowane w różny sposób, co prowadzi do znaczących różnic w przeprowadzaniu badań przydatności do ruchu drogowego i kontroli drogowej pojazdów; ma to negatywne skutki zarówno dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i rynku wewnętrznego. Płynny przepływ informacji dotyczących rejestracji pojazdów między państwami członkowskimi wymaga

wprowadzenia rejestrów rejestracji, których zawartość będzie zharmonizowana we wszystkich państwach członkowskich.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Jak wykazano w ocenie skutków, wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne, aby osiągnąć cele dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska poprzez wzmocnienie badań przydatności do ruchu drogowego oraz stworzenie odpowiednich ram dla płynnego przepływu informacji.

- Wybór instrumentu

Proponowane instrumenty: Zmiana obowiązującej dyrektywy.

Uznaje się, że zmiana obowiązującej dyrektywy jest stosownym instrumentem.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

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) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu gwarantującego, że pojazdy są utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie regularnych badań przydatności do ruchu drogowego wszystkich pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, jak również przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów w celu zapewnienia, aby na drogach nie były używane pojazdy, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.
- (2) Rejestracja pojazdu umożliwia korzystanie z niego na drogach publicznych. Dyrektywa 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów⁷ dotyczy wyłącznie wydawania rejestracji pojazdów. Jednakże, w szczególności w przypadkach, gdy korzystanie z pojazdu na drogach publicznych stanowiłoby zagrożenie ze względu na stan techniczny pojazdu, powinno być możliwe cofnięcie rejestracji na pewien okres. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego związanego z cofnięciem rejestracji, po zniesieniu cofnięcia nie powinno być wymagane ponowne przejście procesu rejestracji.

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57.

- (3) Należy wprowadzić możliwość anulowania rejestracji pojazdu w przypadku m.in. ponownej rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim lub jego demontażu i złomowania.
- (4) W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego i ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi, informacje dotyczące pojazdów należy przechowywać w rejestrach krajowych.
- (5) W przypadku, gdy podczas badania przydatności do ruchu drogowego wykryto niebezpieczne usterki, właściwy organ powinien cofnąć rejestrację do czasu przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem.
- (6) W celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy o dalsze szczegóły techniczne należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu aktualizacji załączników w świetle zmian w prawodawstwie dotyczących homologacji typu UE związanych z treścią świadectw zgodności oraz w świetle postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (7) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających z dnia 28 września 2011 r. państwa członkowskie zobowiązały się do dołączania, w uzasadnionych przypadkach, do powiadomienia o środkach transpozycji jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów służących transpozycji. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że złożenie tych dokumentów jest uzasadnione,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 1999/37/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do dokumentów rejestracyjnych pojazdów stosowanych przez państwa członkowskie.”;

2) w art. 2 dodaje się litery w brzmieniu:

„e) „cofnięcie rejestracji”: oznacza ograniczony okres, w którym pojazd nie jest dopuszczony do ruchu drogowego, nie przewidujący nowego procesu rejestracji;

f) „anulowanie rejestracji”: oznacza stałe anulowanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, przewidujące nowy proces rejestracji.”;

3) w art. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Państwa członkowskie przechowują dane dotyczące wszystkich pojazdów poddanych rejestracji na ich terytorium w elektronicznym rejestrze. Dane zawarte w rejestrze obejmują wszystkie elementy zgodnie z załącznikiem I oraz wynikające z przeprowadzenia obowiązkowych badań przydatności do ruchu drogowego zgodnie z rozporządzeniem XX/XX/XX [w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego]. Państwa członkowskie udostępniają dane techniczne dotyczące pojazdów właściwym organom lub stacjom kontroli pojazdów przeprowadzającym badania przydatności do ruchu drogowego.”;

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. Jeżeli organ państwa członkowskiego dokonujący rejestracji otrzymał zgłoszenie o wynikach badania przydatności do ruchu drogowego wykazujących, że w pojeździe wykryto niebezpieczne usterki zgodnie z art. 7 rozporządzenia XX/XX/XX [w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego], rejestracja pojazdu zostaje cofnięta oraz przeprowadza się dodatkowe badanie przydatności do ruchu drogowego.

Cofnięcie jest ważne do momentu przeprowadzenia nowego badania przydatności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem. Po przeprowadzeniu badania przydatności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem organ dokonujący rejestracji bezzwłocznie ponownie dopuszcza pojazd do ruchu drogowego.

2. Jeżeli organ państwa członkowskiego dokonujący rejestracji otrzymał zgłoszenie o uznaniu pojazdu za wycofany z eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE⁸, rejestracja zostaje anulowana, zaś informacja o tym fakcie wprowadzona do elektronicznego rejestru.”;

4) w art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Jeżeli organ państwa członkowskiego dokonujący rejestracji otrzymał zgłoszenie o ponownej rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim, anuluje on rejestrację tego pojazdu na swoim terytorium.”;

5) art. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 6 **Akty delegowane**

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 7 w celu dostosowania załączników do postępu technicznego.

⁸

Dz.U. L 269 z 21.10. 2000, s. 34.

Artykuł 7

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6, powierza się na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [XXXX] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

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.

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

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*