EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Liikennekelpoisuuspaketti

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

”Liikennekelpoisuuspaketin” tavoitteena on tukea moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksia ja valvoa katsastusten tekemistä tieliikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun parantamiseksi.

Ehdotuksella pyritään edistämään tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa 2011–2020[1] vahvistetun tavoitteen saavuttamista. Tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä. Tarkoituksena on myös vähentää ajoneuvojen huonosta kunnosta johtuvia tieliikenteen päästöjä.

Tässä yhteydessä ehdotuksen tavoitteena on parantaa katsastus- ja tienvarsitarkastusjärjestelmän täytäntöönpanon valvontaa erityisesti silloin, kun ajoneuvon tekninen kunto aiheuttaa välittömän vaaran tieliikenneturvallisuudelle, toteuttamalla ajoneuvon rekisteröinnin väliaikainen keskeyttämisen tai pysyvän peruuttamisen kaltaisia toimenpiteitä

- Yleinen tausta

Ajoneuvon on ennen markkinoille saattamista täytettävä kaikki asiaankuuluvat tyyppihyväksyntävaatimukset tai yksittäiset hyväksyntävaatimukset, joilla taataan turvallisuus- ja ympäristönormien optimaalinen taso. Jokaisen jäsenvaltion velvollisuutena on rekisteröidä ensimmäistä kertaa kaikki ajoneuvot, jotka ovat saaneet eurooppalaisen tyyppihyväksynnän ajoneuvon valmistajan antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella. Rekisteröinti on virallinen hyväksyntä, jonka nojalla ajoneuvoa voidaan käyttää yleisillä teillä, ja se määrittää eri ajankohdat ajoneuvojen eri vaatimusten käyttöönotolle.

Tämän hyväksynnän jälkeen tieliikenteessä käytettäville autoille on tehtävä määräaikaiset katsastukset. Näiden katsastusten tarkoituksena on varmistaa, että tieliikenteessä käytettävät autot pysyvät liikennekelpoisina ja turvallisina ja että ne eivät aiheuta vaaraa kuljettajalle eikä muille tienkäyttäjille. Näin ollen autoista tarkastetaan tiettyjen vaatimusten täyttyminen, kuten turvallisuutta, ympäristönsuojelua ja jälkiasennusta koskevat vaatimukset. Koska ajoneuvoja, joita käytetään ammatillisessa tavaraliikenteessä ja joiden kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, ja ajoneuvoja, joita käytetään ammattimaisessa matkustajaliikenteessä ja joilla voidaan kuljettaa yli 8 matkustajaa, käytetään säännöllisesti ja intensiivisesti lähinnä kaupallisiin tarkoituksiin, niille on lisäksi tehtävä satunnaisia teknisiä tienvarsitarkastuksia, joissa varmennetaan ympäristövaatimusten ja teknisten vaatimusten täyttyminen milloin tahansa ja missä tahansa EU:ssa.

Ajoneuvo voidaan käyttöikänsä aikana rekisteröidä uudelleen omistajan vaihtumisen vuoksi tai se voidaan siirtää pysyvästi toiseen jäsenvaltioon siellä käytettäväksi. Ajoneuvojen rekisteröintimenettelyä koskevat säännökset olisi myös annettava, jotta varmistetaan, että maanteillä ei käytetä välittömän vaaran tieliikenneturvallisuudelle aiheuttavia ajoneuvoja.

---

[1] KOM(2010) 389 lopullinen.

Ajoneuvojen rekisteröinnin tarkoituksena on sallia ajoneuvon käyttöön ottaminen (käyttö) tieliikenteessä. Luvan on oltava näkyvissä ajoneuvoissa. Lupa konkretisoidaan asentamalla rekisterikilpi ja antamalla rekisteröintitodistus.

- Voimassa olevat aiemmat säännökset

Ehdotuksella muutetaan ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoja koskevissa voimassa olevissa lainsäädäntöpuitteissa[2] säädettyjä vaatimuksia.

Voimassa olevaan säädökseen verrattuna ehdotuksessa määritellään tarkemmin ajoneuvojen rekisteröintipaikka sekä rekisteröinnin keskeyttäminen ja peruuttaminen. Lisäksi ehdotuksessa esitetään uusia vaatimuksia ajoneuvojen sähköisille rekisteröintirekistereille sekä ajoneuvojen katsastustuloksia, uudelleenrekisteröintiä ja hävittämistä koskevien ilmoitusten seurannalle.

- Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotus on johdonmukainen liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa[3] esitetyn liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävän EU:n tavoitteen kanssa. Ehdotuksen tavoitteena on panna täytäntöön erityinen turvallisempia ajoneuvoja koskeva strategia vuosien 2011–2020 poliittisten suuntaviivojen mukaisesti.

Ehdotus on myös johdonmukainen sisämarkkinoiden toimivuuden parantamista koskevien suositusten kanssa, joita ehdotettiin toukokuussa 2010 laaditussa Montin raportissa[4] käytettyjen autojen rajatylittävien siirtojen liittyvien hallinnollisten esteiden vähentämiseksi.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- Intressitahojen kuuleminen

Kuulemismenettely

Liikennekelpoisuuspakettia koskevaa ehdotusta laatiessaan komissio on kuullut sidosryhmiä eri tavoin:

– internetissä järjestettiin yleinen kuuleminen ehdotuksen kaikista osa-alueista,

– asiantuntijoita ja sidosryhmiä on kuultu työpajoissa,

– katsastusten tulevia vaihtoehtoja Euroopan unionissa on tutkittu mahdollisten toimenpiteiden määrittelemiseksi ja kustannus-hyötyanalyysin laatimiseksi katsastusten vaikutuksista.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

---

2 Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista, sellaisena kuin se on muutettuna.

3 KOM(2011) 144 lopullinen.

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

Internetkuulemisen aikana sidosryhmät toivat esiin useita kysymyksiä. Niitä käsitellään kattavasti tämän ehdotuksen ohessa toimitettavassa vaikutustenarviointiraportissa, jossa myös kerrotaan, miten ne on otettu huomioon.

Internetissä järjestettiin avoin kuuleminen 29.7.–24.9.2010. Komissio sai 9 653 vastausta kansalaisilta, jäsenvaltioiden viranomaisilta, laitetoimittajilta, katsastusasemilta, autokorjaamojen liitoilta ja ajoneuvojen valmistajilta.

Tulokset ovat nähtävissä osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Asiantuntijatiedon käyttö

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

Ehdotusta valmisteltaessa oli arvioitava erilaisia toimintavaihtoehtoja sekä niihin liittyviä taloudellisia, yhteiskunnallisia ja ympäristövaikutuksia.

Käytetty menettely

Ulkopuolinen konsultti (Europe Economics) tutki eri toimintavaihtoehtojen vaikutuksia käyttämällä useita tieteellisiä ja arviointikertomuksia erityisesti mallien ja eri toimintavaihtoehtojen kustannusten ja hyötyjen monetarisointia koskevien tietojen lähteinä. Eniten käytetyt tutkimukset olivat seuraavat:

– komission kertomus neuvostolle ja Euroopan parlamentille Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista 6 päivänä kesäkuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/30/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa – Raportointikaudet 2005–2006 ja 2007–2008 (KOOM(2010) 754 lopullinen),

– AUTOFORE (2007),

– ”MOT Scheme Evidence-base” Department of Transport (UK, 2008),

– DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,

– DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,

– DEKRA Motorcycle road safety report 2010,

– TÜV Reports 2009 / 2010.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

Kaikki viimeistellyt ja hyväksytyt tutkimusraportit tai ovat tai tulevat olemaan saatavilla liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivuilla.

- Vaikutusten arviointi

Ehdotuksen pääkohtia laadittaessa harkittiin seuraavia vaihtoehtoja:

(a) ”Ei muutoksia -lähestymistapa” on lähtökohta, johon muiden toimintavaihtoehtojen vaikutuksia verrataan. Tässä vaihtoehdossa nykyinen EU:n oikeuskehys pysyisi ennallaan. Direktiivin 2009/40/EY teknistä liitettä ei myöskään muutettaisi lyhyellä aikavälillä, koska sitä muutettiin äskettäin komiteamenettelyllä (direktiivi 2010/48/EU). Katsastusten laajuus ja tiheys eivät näin ollen muuttuisi eikä muita tietojenvaihtoon liittyviä toimenpiteitä toteutettaisi. Tietojenvaihtoa koskevaa kehystä ei siis olisi edelleenkään.

(b) ”Ei-sitovia säädöksiä koskevalla lähestymistavalla” parannettaisiin voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpanoa ja tehostettaisiin sen soveltamisen valvontaa. Tällä vaihtoehdolla ei otettaisi käyttöön uutta lainsäädäntöä, mutta komissio pyrkisi uudella ja tehokkaammalla tavalla parantamaan testaamisen ja täytäntöönpanon valvonnan laatua ja toteuttamaan toimia tietojenvaihdon edistämiseksi.

(c) ”Lainsäädännöllinen lähestymistapa” perustuisi kahteen osatekijään.

– Jotta ajoneuvojen tieliikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä erityistavoite voitaisiin saavuttaa, ensimmäisessä vaiheessa olisi tiukennettava määräaikaisia katsastuksia (PTI) ja ilmoittamattomia tienvarsitarkastuksia (RSI) koskevia EU:n vähimmäisvaatimuksia ja määriteltävä pakolliset vaatimukset. Tämä on välttämätöntä, jotta järjestelmän puutteet eivät vähentäisi katsastusten ja tarkastusten tehokkuutta.

– Jotta katsastuksia varten tarvittavien tietojen sekä katsastuksista saatavien tietojen saatavuutta koskeva erityistavoite voitaisiin saavuttaa, kokonaisjärjestelmään voitaisiin toisessa vaiheessa mahdollisesti lisätä EU:n yhdenmukaistettuja tietoja koskeva tietojenvaihtojärjestelmä, johon on yhdistetty nykyiset tietokannat EU:n liikennekelpoisuuspaketin täytäntöönpanon tehokkuuden parantamiseksi.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

- Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotuksessa määritellään rekisteröinnin keskeyttäminen ja peruuttaminen.

Tällä toimenpiteellä varmistetaan, että vaarallisten vikojen vuoksi välittömän vaaran liikenneturvallisuudelle aiheuttavia ajoneuvoja ei saa käyttää tieliikenteessä, vaan niiden rekisteröinti keskeytetään siihen saakka, kun ne ovat läpäisseet uuden katsastuksen. Hallinnollisen taakan keventämiseksi ei pitäisi olla välttämätöntä käydä rekisteröimisprosessia läpi silloin, kun keskeyttäminen lopetetaan.

Lisäksi ehdotus sisältää tietynasteista automatiikkaa, sillä sellaisten ajoneuvojen alkuperäinen rekisteröinti, jotka rekisteröidään uudelleen toisessa jäsenvaltiossa, peruuntuu automaattisesti. Tämä estää sen, että sama ajoneuvo olisi rekisteröity yhtäaikaisesti eri jäsenvaltioissa. Määräaikaiset katsastukset tekee rekisteröintijäsenvaltio. Jos siis ajoneuvo olisi rekisteröitynä yhtä aikaa eri jäsenvaltioissa, velvollisuus tehdä katsastukset pätisi niissä kaikissa.

Sellaisten ajoneuvojen rekisteröinti, jotka olisi romutettava määräaikaisen katsastuksen perusteella tai jotka ilmoitetaan romuajoneuvoiksi, on peruutettava tällaisen ilmoituksen jälkeen.

Ehdotuksella otetaan myös käyttöön sähköinen rekisteröintirekisteri, jossa on kaikki ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät tiedot. Nämä tiedot asetetaan käyttöön katsastuksia varten, sillä vain osa niistä on merkitty rekisteröintitodistuksiin. Rekisteristä voidaan seurata ajoneuvon katsastustulosten, uudelleenrekisteröinnin ja hävittämisen jälkeen toteutettuja toimia.

Komissiolle siirretään valta saattaa liitteet ajan tasalle delegoiduilla säädöksillä ottaen huomioon vaatimustenmukaisuustodistusten sisällön osalta tapahtunut EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön kehitys ja tekniikan kehitys.

- Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla.

- Toissijaisuusperiaate

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä: nykyiset vaatimukset pannaan täytäntöön jäsenvaltioissa eri tavoin, sillä katsastus- ja tienvarsitarkastusjärjestelmää sovelletaan erittäin kirjavalla tavalla, millä on kielteisiä vaikutuksia sekä tieliikenneturvallisuuteen että sisämarkkinoihin. Jotta ajoneuvojen rekisteröintiä koskevat tiedot voitaisiin vaihtaa saumattomasti jäsenvaltioiden välillä, on otettava käyttöön rekisteröintirekisteri, jonka sisältö on yhdenmukainen kaikissa jäsenvaltioissa.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Kuten vaikutusten arvioinnista käy ilmi, ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen, jotta voitaisiin saavuttaa sen tieliikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun parantamiseen tähtäävät tavoitteet, joiden toteutumista valvotaan ottamalla käyttöön liikennekelpoisuusjärjestelmä ja asianmukainen kehys tietojen saumattomalle vaihdolle.

- Sääntelytavan valinta

Ehdotettu sääntelytapa: nykyisen direktiivin muuttaminen.

Voimassa olevan direktiivin muuttamista pidetään tarkoituksenmukaisena.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutusta unionin talousarvioon.

2012/0185 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[5],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[6],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Katsastus on osa laajempaa järjestelmää, jolla varmistetaan, että ajoneuvot pidetään turvallisessa ja ympäristön kannalta hyväksyttävässä kunnossa niiden käytön ajan. Järjestelmään olisi kuuluttava kaikkien ajoneuvojen määräaikaiset katsastukset, kaupallisessa tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tekniset tienvarsitarkastukset ja ajoneuvojen rekisteröintimenettelyä koskevat säännökset, jotta varmistetaan, että välittömän vaaran tieliikenneturvallisuudelle aiheuttavia ajoneuvoja ei käytetä maanteillä.

(2) Ajoneuvon rekisteröinnillä annetaan ajoneuvolle lupa käyttää sitä yleisillä teillä. Ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annettua direktiiviä 1999/37/EY[7] sovelletaan ainoastaan ajoneuvojen rekisteröinnin myöntämiseen. Kuitenkin erityisesti silloin, kun ajoneuvon käyttö yleisillä teillä aiheuttaisi vaaran ajoneuvon teknisen tilanteen vuoksi, olisi oltava mahdollista keskeyttää rekisteröinti tietyksi ajaksi. Rekisteröinnin keskeyttämisestä aiheutuvan hallinnollisen taakan vähentämiseksi ei pitäisi olla välttämätöntä käydä rekisteröintiprosessia läpi silloin, kun keskeyttäminen lopetetaan.

---

5 EUVL C, … , s. .
6 EUVL C, … , s. .
7 EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57.

(3) Olisi otettava käyttöön mahdollisuus peruuttaa ajoneuvon rekisteröinti esimerkiksi tapauksissa, joissa ajoneuvo on rekisteröity uudelleen toisessa jäsenvaltiossa tai purettu ja romutettu.

(4) Hallinnollisen taakan keventämiseksi ja jäsenvaltioiden välisen tietojenvaihdon helpottamiseksi ajoneuvoa koskevat tiedot olisi pidettävä kansallisissa rekistereissä.

(5) Kun katsastuksessa on havaittu vaarallisia puutteita, toimivaltaisten viranomaisten olisi keskeytettävä rekisteröinti, kunnes ajoneuvo läpäisee uuden katsastuksen.

(6) Jotta tätä direktiiviä voitaisiin täydentää uusilla teknisillä yksityiskohdilla, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteiden saattamiseksi ajan tasalle vaatimustenmukaisuustodistusten sisällön osalta tapahtuneen EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön kehityksen ja tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi. On erityisen tärkeää, että komissio järjestää asiaa valmistellessaan asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asiaankuuluvat asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

(7) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä katsoo tällaisten asiakirjojen toimittamisen olevan perusteltua,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/37/EY seuraavasti:

1. Korvataan 1 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

> ”Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden käyttämiin ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoihin”.

2. Lisätään 2 artiklaan kohdat seuraavasti:

> ”e) ’rekisteröinnin keskeyttämisellä’ rajoitettua aikaa, jonka kuluessa ajoneuvoa ei saa käyttää tieliikenteessä ja joka ei johda uuteen rekisteröintiprosessiin;
>
> f) ’rekisteröinnin peruuttamisella’ toimenpidettä, jolla lupa ajoneuvon käyttämiseen tieliikenteessä perutaan pysyvästi ja joka johtaa uuteen rekisteröintiprosessiin.”

3. Lisätään 3 artiklaan kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on säilytettävä tiedot kaikista alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista sähköisessä rekisterissä. Rekisterissä olevissa tiedoissa on oltava kaikki liitteen I mukaiset kohdat ja [määräaikaisista katsastuksista] annetun asetuksen XX/XX/XX mukaisten pakollisten katsastusten tulokset. Niiden on asetettava ajoneuvojen tekniset tiedot toimivaltaisten viranomaisten tai katsastuksiin osallistuvien katsastusasemien saataville.”

3. Lisätään artikla seuraavasti:

”3 a artikla

1. Jos jäsenvaltion rekisteröintiviranomainen vastaanottaa ilmoituksen katsastuksesta, jonka tulokset osoittavat ajoneuvossa olleen [katsastuksista annetun] asetuksen XX/XX/XX 7 artiklan mukaisia vaarallisia puutteita, rekisteröinti on keskeytettävä ja on tehtävä uusi katsastus.

   Keskeyttämisen on oltava voimassa siihen saakka, kun ajoneuvo on läpäissyt uuden katsastuksen. Kun katsastus on läpäisty, rekisteröintiviranomaisen on viipymättä hyväksyttävä uudelleen ajoneuvon käyttö tieliikenteessä.

2. Jos rekisteröintijäsenvaltion viranomainen saa ilmoituksen siitä, että ajoneuvoa on käsitelty direktiivin 2000/53/EY[8] mukaisena romuajoneuvona, rekisteröinti on peruutettava ja kyseinen tieto on lisättävä sen sähköiseen rekisteriin.”

4. Lisätään 5 artiklaan kohta seuraavasti:

”3. Jos jäsenvaltio vastaanottaa ilmoituksen siitä, että ajoneuvo on rekisteröity uudelleen toisessa jäsenvaltiossa, sen on peruutettava kyseisen ajoneuvon rekisteröinti alueellaan.”

5. Korvataan 6 ja 7 artikla seuraavasti:

”6 artikla
Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 7 artiklan mukaisesti liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

7 artikla
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. Siirretään 6 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määrittämättömäksi ajaksi tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

---

[8] EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevan 6 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

2 artikla
Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [XXX]. Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säännökset komissiolle kirjallisina.

   Niiden on aloitettava kyseisten säännösten soveltaminen [36 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta].

   Kyseisissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla
Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä.*

4 artikla
Osoitukset

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*