2005. október 26., szerda

P6_TC2-COD(2003)0189B

Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2005. október 26-án került elfogadásra a gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásokról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2005/…/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [1],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően [2],

mivel:

(1) A belső piac olyan belső határok nélküli térséget jelent, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását, és ahol ebből a célból érvényben van a gépjárművek közösségi típusjóváhagyási rendszere. A gépjárművek légkondicionáló rendszerekre vonatkozó típusjóváhagyásának műszaki követelményeit össze kell hangolni azért, hogy elkerülhető legyen a tagállamonként eltérő követelmények elfogadása, és hogy biztosított legyen a belső piac megfelelő működése.

(2) Egyre több tagállam kívánja szabályozni a légkondicionáló rendszerek gépjárművekben való használatát az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyvének az Európai Közösség nevében történő jóváhagyásáról, valamint az abból származó kötelezettségek közös teljesítéséről szóló, 2002. április 25-i 2002/358/EK tanácsi határozat [3] következtében. A határozat arra kötelezi a Közösséget és tagállamait, hogy a Kiotói Jegyzőkönyv A. mellékletében felsorolt, üvegházhatást okozó gázok összesített, antropogén kibocsátását a 2008-tól 2012-ig tartó időszakban 8%-kal csökkentsék az 1990. évi szinthez képest. Ha ezeket a kötelezettségeket összehangolás nélkül teljesítik, az azzal a veszéllyel jár, hogy akadályozhatja a gépjárművek Közösségen belüli szabad mozgását. Ezért indokolt megállapítani azokat a követelményeket, amelyeknek a gépjárművekbe szerelt légkondicionáló rendszerek meg kell, hogy feleljenek ahhoz, hogy forgalomba hozhatók legyenek, valamint indokolt egy adott időponttól betiltani az olyan légkondicionáló rendszereket, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak.

(3) Növekvő aggodalomra ad okot az éghajlatváltozásra gyakorolt hatása miatt az 1300-as globális felmelegedési potenciálú 134a jelű részlegesen fluorozott szénhidrogén (HFC-134a) gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátása. A közeljövőben várhatóan gazdaságos és biztonságos alternatívák fognak rendelkezésre állni *a HFC-134a* helyettesítésére. Meg kell vizsgálni, hogy – tekintettel az ilyen rendszerekben a fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának lehetséges visszaszorítása és e gázok helyettesítése terén elért fejlődésre – szükséges-e ezen irányelv kiterjesztése más gépjármű-kategóriákra is, valamint azt, hogy szükséges-e az említett gázok globális felmelegedési potenciáljára vonatkozó rendelkezéseket módosítani a műszaki és tudományos fejlődés és az *ipari terméktervezés* időütemezéséből fakadó igények *alapján*.

(4) Annak érdekében, hogy *az egyes* fluortartalmú üvegházhatású gázokra vonatkozó tilalom *hatékony* legyen, korlátozni kell annak a lehetőségét, hogy a gépjárművekbe utólag szerelhessenek be olyan légkondicionáló rendszereket, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciálú fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, valamint meg kell tiltani a légkondicionáló rendszerek ilyen gázokkal való feltöltését.

(5) Bizonyos fluortartalmú üvegházhatású gázok gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásainak korlátozásához hatáértékeket kell megállapítani a szivárgási veszteség nagyságára és eljárásokat kell kidolgozni a gépjárművekbe szerelt olyan légkondicionáló rendszerek szivárgásának vizsgálatára, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú *üvegházhatású gázokat* tartalmazzanak.

---

[1] HL C 108., 2004.4.30., 62. o.

[2] Az Európai Parlament 2004. március 31-i *álláspontja (HL C 103. E, 2004.4.29., 600. o.)*, a Tanács *2005. június 21*-i közös álláspontja *(HL C 183. E, 2005.7.26., 17. o.)* és az Európai Parlament *2005. október 26*-i *álláspontja*.

[3] HL L 130., 2002.5.15., 1. o.

2005. október 26., szerda

(6) Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményéből, a Kiotói Jegyzőkönyvből és a 2002/358/EK határozatból fakadó közösségi és tagállami kötelezettségek teljesítésének elősegítése érdekében, *az egyes fluortartalmú üvegházhatású gázokról szóló …/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet* (*) és ezt az irányelvet, amelyek egyaránt hozzájárulnak a fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez, egyidejűleg *kell elfogadni* és *kihirdetni* az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(7) Minden járműgyártónak a jóváhagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátania a beépített légkondicionáló rendszerekkel és az azokban használt gázokkal kapcsolatos valamennyi műszaki információt. Olyan légkondicionáló rendszerek esetében, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, a gyártónak rendelkezésre kell *bocsátania* a rendszerek szivárgási *veszteségének* nagyságára vonatkozó adatokat is.

(8) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal (1) összhangban kell elfogadni.

(9) Ez az irányelv egyike a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvben (2) meghatározott EK típusjóváhagyási eljárás külön irányelveinek. Ennek következtében a 70/156/EGK irányelvet megfelelően módosítani kell.

(10) Mivel ezen irányelv *céljait* – nevezetesen a gépjárművekbe szerelt légkondicionáló rendszerekben található meghatározott fluortartalmú üvegházhatású gázok szivárgásának ellenőrzését, és az olyan légkondicionáló rendszerek betiltását egy adott időponttól kezdődően, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezen irányelv terjedelme és hatása miatt *e célok* közösségi szinten jobban *megvalósíthatók*, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében *meghatározott szubszidiaritás* elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e *célok* eléréséhez szükséges mértéket.

(11) A jobb jogalkotásról szóló intézményközi megállapodás (3) 34. bekezdésével összhangban a tagállamokat *ösztönözik* arra, hogy a maguk,, illetve a Közösség érdekében *készítsenek táblázatokat*, amelyek a lehető *legpontosabban* bemutatják az ezen irányelv és az átültető *intézkedések* közötti *megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,*

ELFOGADTA EZT *AZ IRÁNYELVET*:

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv meghatározza a járművek EK-típusjóváhagyásának,, illetve nemzeti típusjóváhagyásának követelményeit a járművekbe szerelt légkondicionáló rendszerek kibocsátása és biztonságos működése tekintetében. Megállapítja továbbá az ezen rendszerek utólagos beszerelésére és újratöltésére vonatkozó rendelkezéseket.

2. cikk

Tárgyi hatály

Ez az irányelv a 70/156/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott M_1 és N_1 kategóriájú gépjárművekre alkalmazandó. Ezen irányelv alkalmazásában az N_1 kategóriájú *járműnek* csak azok az I. osztályba tartozó járművek minősülnek, amelyek leírását a *gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről* szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK tanácsi irányelv (4) I. melléklete 5.3.1.4. pontjának – a 98/69/EK tanácsi irányelv (5) által beillesztett – első táblázata tartalmazza.

(*) *HL L.*
(1) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.
(2) HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a *2005/49/EK* bizottsági irányelvvel (HL L *194., 2005.7.26., 12. o.)* módosított irányelv.
(3) HL C 321., 2003.12.31., 1. o.
(4) HL L 76., 1970.4.6., 1. o. A legutóbb a 2003/76/EK bizottsági irányelvvel (HL L 206., 2003.8.15., 29. o.) módosított irányelv.
(5) HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

2005. október 26., szerda

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „jármű": az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi gépjármű;

2. „járműtípus": a 70/156/EGK irányelv II. mellékletének B. szakaszában meghatározott típus;

3. „légkondicionáló rendszer": minden olyan rendszer, amelynek fő rendeltetése az, hogy csökkentse a léghőmérsékletet és páratartalmat a jármű utasterében;

4. „kétpárologtatós rendszer": az a rendszer, amelyben az egyik párologtató a motorházban, a másik a jármű egy másik terében kerül beszerelésre; minden ettől eltérő rendszer „egypárologtatós rendszernek" tekintendő;

5. „fluortartalmú üvegházhatású gázok": a Kiotói Jegyzőkönyv A. mellékletében meghatározott részlegesen fluorozott szénhidrogének (HFC-k), perfluor-karbonok (PFC-k) és kén-hexafluoridok (SF6), valamint az ezen anyagokat tartalmazó készítmények, de nem értendők ide az ózonréteget lebontó anyagokról szóló, 2000. június 29-i 2037/2000/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [1] által szabályozott anyagok;

6. „részlegesen fluorozott szénhidrogén": olyan szerves vegyület, amely szénből, hidrogénből és fluorból áll, és amelynek molekulája nem tartalmaz hatnál több szénatomot;

7. „perfluor-karbon": olyan szerves vegyület, amely csak szénből és fluorból áll, és amelynek molekulája nem tartalmaz hatnál több szénatomot;

8. „globális felmelegedési potenciál": a fluortartalmú üvegházhatású gázok éghajlatmelegedést okozó, szén-dioxidhoz viszonyított potenciálja. A standard globális felmelegedési potenciált (global warming potential, GWP) úgy kell kiszámítani, hogy *a gáz* egy kilogrammjának 100 éves időszakra vonatkozó felmelegedési potenciálját viszonyítani kell egy kilogramm CO_2 ugyanezen potenciáljához. A vonatkozó GWP-értékek az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) által elfogadott harmadik értékelő jelentésből származnak („2001-es IPCC GWP értékek") [2];

9. „készítmény": két vagy több anyagból álló keverék, amelyek közül legalább az egyik fluortartalmú üvegházhatású gáz. A készítmény globális felmelegedési összpotenciálját [3] a melléklet 2. részében foglaltaknak megfelelően kell meghatározni;

10. „utólagos beszerelés": légkondicionáló rendszer beszerelése a járműbe a nyilvántartásba vételt követően.

4. cikk

A tagállamok kötelezettségei

(1) A *tagállamok a* légkondicionáló rendszer kibocsátása tekintetében kizárólag azon járműtípusokra adják meg – *esettől függően* – az EK-*típusjóváhagyást,, illetve a* nemzeti *típusjóváhagyást, amelyek* az ezen irányelvben megállapított követelményeknek megfelelnek.

(2) A 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdése a) pontja szerinti teljes jármű-típusjóváhagyás megadása céljából a tagállamok biztosítják, hogy a gyártók információt nyújtsanak az új gépjárművekbe beépített légkondicionáló rendszerekhez használt hűtőközeg fajtájáról.

(3) Azon járművek típusjóváhagyása céljából, amelyek légkondicionáló rendszereit úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, a tagállamok biztosítják, hogy a 7. cikk (1) bekezdésében említett vizsgálati eljárásnak megfelelően ezen gázok szivárgási veszteségének megengedett nagysága *ne haladja* meg az 5. cikkben megállapított, maximálisan megengedhető határértékeket.

---

[1] HL L 244., 2000.9.29., 1. o. A legutóbb a 2077/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 359., 2004.12.4., 28. o.) módosított rendelet.

[2] IPCC Third Assessment Climate Change 2001. A Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (http://www.ipcc.ch/pub/reports.htm).

[3] A készítményekben lévő nem fluortartalmú üvegházhatású gázok GWP-számításához az IPCC első értékelésében közzétett értékeket kell alkalmazni, lásd: Climate Change, The IPCC Scientific Assessment, J. T. Houghton, G. J. Jenkins, J. J. Ephraums (szerk.), Cambridge University Press, Cambridge (UK) 1990.

2005. október 26., szerda

5. cikk

Típusjóváhagyás

(1) *A szivárgási* veszteség *összehangolt vizsgálatának* bevezetésétől számított hat hónappal kezdődő hatállyal, a légkondicionáló rendszerek kibocsátásával kapcsolatos indokok alapján a tagállamok:

a) nem tagadhatják meg az EK-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását valamely új járműtípus tekintetében,, illetve

b) nem tilthatják meg új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy *üzembe helyezését*,

amennyiben a jármű, amelynek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, az ezen irányelvben megállapított követelményeknek megfelel.

(2) Attól függően, hogy melyik a későbbi időpont, *a szivárgási* veszteség *összehangolt vizsgálatának* bevezetésétől számított 12 hónappal vagy 2007. január 1-jével kezdődő hatállyal a tagállamok nem adnak ki EK-típusjóváhagyást,, illetve nemzeti jóváhagyást azon járműtípusokra vonatkozóan, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, kivéve ha egypárologtatós rendszerben a fluortartalmú üvegházhatású gázok éves szinten számított szivárgási vesztesége nem haladja meg a 40 grammot,, illetve *kétpárologtatós* rendszer *esetében a* 60 grammot.

(3) Attól függően, hogy melyik a későbbi időpont, *a szivárgási* veszteség *összehangolt vizsgálatának* bevezetésétől számított 24 hónappal vagy 2008. január 1-jével kezdődő *hatállyal*, azon új járművek vonatkozásában, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon – kivéve, ha egypárologtatós rendszerben a fluortartalmú üvegházhatású gázok éves szinten számított szivárgási vesztesége nem haladja meg 40 grammot,, illetve *kétpárologtatós* rendszer *esetében a* 60 grammot – a tagállamok:

a) a 70/156/EGK irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat, és

b) elutasítják a nyilvántartásba vételt,, illetve megtiltják az értékesítést és *az üzembe helyezést*.

4) 2011. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon járműtípusra vonatkozóan, amelynek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok nem adják meg az EK-típusjóváhagyást,, illetve a nemzeti típusjóváhagyást.

5) 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon új járművek tekintetében, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok:

a) a 70/156/EGK irányelv 7. cikkének (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat, és

b) elutasítják a nyilvántartásba vételt,, illetve megtiltják az értékesítést és *az üzembe helyezést*.

(6) A tagállamok azonnali hatállyal ösztönözhetik olyan légkondicionáló rendszerek beszerelését, amelyek hatékony és alacsony globális felmelegedési potenciállal rendelkező gázt – például CO_2-t – használnak. Amennyiben a tagállamok fiskális vagy egyéb ösztönző intézkedéseket vezetnek be alacsonyabb globális felmelegedési potenciállal rendelkező rendszerek beszerelésének támogatására, ezekről az intézkedésekről értesítik a Bizottságot.

6. cikk

Utólagos beszerelés és újratöltés

(1) 2011. január 1-ével kezdődő hatállyal azon légkondicionáló rendszerek, amelyeket úgy terveztek, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzanak, nem szerelhetők be utólag olyan járművekbe, amelyek típusjóváhagyása ezen időpontot követően történik. 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal ilyen légkondicionáló rendszer nem szerelhető be utólag semmilyen járműbe.

2005. október 26., szerda

(2) 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gáz nem tölthető egyetlen olyan jármű légkondicionáló rendszerébe sem, amelynek típusjóváhagyása 2011. január 1-jén vagy azt követően történik. 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal, 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gáz nem tölthető egyetlen jármű légkondicionáló rendszerébe sem – kivéve azon légkondicionáló rendszerek újratöltését, amelyek ilyen gázokat tartalmaznak és amelyeknek a járművekbe szerelése még a fenti időpont előtt *történt*.

(3) Amennyiben a rendszerből a normálistól eltérő mértékű hűtőközeg kiszivárgott, a légkondicionáló rendszerek szervizelésére és javítására szakosodott szolgáltatók nem tölthetik újra e berendezéseket fluortartalmú üvegházhatású gázokkal addig, amíg a szükséges javítás be nem fejeződik.

7. cikk

Végrehajtási intézkedések

(1) A Bizottság …-ig (*) elfogadja a 4. és 5. cikk végrehajtására vonatkozó intézkedéseket, így különösen:

a) a járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó közigazgatási rendelkezéseket; és

b) a 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázok légkondicionáló rendszerből való szivárgási veszteségének mérését szolgáló *összehangolt vizsgálati eljárást*.

(2) A Bizottság az intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően fogadja el.

(3) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi ezeket az intézkedéseket.

(4) A (2) bekezdésben említett eljárást kell alkalmazni adott esetben az alábbiak elfogadására:

a) a mozgatható légkondicionáló rendszerek hűtőközegének biztonságos működését és megfelelő szervizelését biztosító intézkedések;

b) légkondicionáló rendszerek üzemben lévő járművekbe való utólagos beszerelésére és üzemben lévő légkondicionáló rendszerek újratöltésére vonatkozó intézkedések, amennyiben ezek nem tartoznak a 6. cikk hatálya alá;

c) a készítmények globális felmelegedési potenciálját meghatározó módszer kiigazítása.

8. cikk

Felülvizsgálat

(1) A gépjárművekbe szerelt légkondicionáló rendszerekből származó fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásának lehetséges visszaszorítása vagy az ilyen gázok helyettesítése tekintetében történt előrelépés alapján a Bizottság megvizsgálja,

– ki kell-e terjeszteni a meglévő jogszabályi rendelkezéseket a járművek egyéb kategóriáira is, különösen az M_2 és M_3 kategóriára, valamint az N_1 kategória II. és III. osztályára; és

– módosítani kell-e a fluortartalmú üvegházhatású gázok globális felmelegedési potenciáljára vonatkozó közösségi rendelkezéseket; a változtatásoknál figyelembe kell venni a tudományos és műszaki fejlődést,, illetve az *ipari terméktervezés* időütemezéséből fakadó igényeket is;

és …-ig (**) közzéteszi jelentését. Szükség esetén *a Bizottság* megfelelő jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.

(*) Az ezen irányelv hatálybalépését követő *egy éven* belül.
(**) Az ezen irányelv hatálybalépését követő öt éven belül.

2005. október 26., szerda

(2) Amennyiben egy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gáz, amelyre a 3. cikk *8. pontjában* említett IPCC-jelentés még nem terjed ki, bekerül az IPCC egy jövőbeli jelentésébe, a Bizottság megvizsgálja, hogy *indokolt-e* ezen irányelv módosítása az adott gáz felvétele *érdekében*. Amennyiben a Bizottság szükségesnek ítéli, úgy a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően:

– elfogadja a szükséges intézkedéseket; és

– meghatározza az ezen intézkedések alkalmazására vonatkozó átmeneti időszakokat. Ennek során a Bizottság igyekszik fenntartani az egyensúlyt a szükséges megfelelő felkészülési idő és azon kockázat között, amelyet a fluortartalmú üvegházhatású gáz a környezet számára jelent.

9. cikk

A 70/156/EGK irányelv *módosítása*

A 70/156/EGK irányelv ezen irányelv mellékletének 1. részével összhangban módosul.

10. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

(1) A tagállamok …-ig (*) elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek.

A tagállamok ezeket az intézkedéseket …-től (**) alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, 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 joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

11. cikk

Hatálybalépés

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

12. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt …-ban/-ben, …-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követően legkésőbb 18 hónappal.
(**) Az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap és egy nap.