

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 4.12.2008
COM(2008) 812 final

2008/0229 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**privind etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină în timpul alimentării
autoturismelor la stațiile de benzină**

{SEC(2008) 2937}

{SEC(2008) 2938}

(prezentată de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Contextul general

Prezenta propunere legislativă are ca obiect recuperarea vaporilor de benzină emiși în atmosferă în timpul alimentării autoturismelor la stațiile de benzină (așa-numita „etapă a II-a de recuperare a vaporilor de benzină sau RVB”). Emisiile de compuși organici volatili constituenți ai benzinei contribuie la apariția problemelor de calitate a aerului (benzen și ozon) la nivel local și regional, pentru care există obiective și standarde de calitate comunitare. Ozonul de la nivelul solului este un poluant transfrontalier și, în același timp, al treilea gaz cu efect de seră în ordinea importanței. Benzenul este un cunoscut agent cancerigen uman.

Propunerea a fost elaborată în urma angajamentelor Colegiului cuprinse în:

- Strategia tematică privind poluarea aerului¹;
- propunerea Comisiei de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei² care urmărește facilitarea utilizării pe scară mai largă a biocarburanților, în special a bioetanolului, prin relaxarea cerințelor de presiune a vaporilor pentru benzină. Comisia a recunoscut că această măsură poate conduce la emisii mai mari de compuși organici volatili și a indicat că va propune etapa a II-a de RVB pentru a compensa orice creștere a emisiilor;
- declarația care a însoțit o nouă directivă privind calitatea aerului înconjurător³, prin care Comisia a recunoscut importanța abordării poluării aerului de la sursă pentru atingerea obiectivelor de calitate a aerului și prin care a propus mai multe noi măsuri comunitare vizând sursa de poluare, inclusiv etapa a II-a de RVB.

1.2. Dispozițiile în vigoare în domeniul propunerii

Directiva 94/63/CE are ca obiect recuperarea vaporilor de benzină emiși în atmosferă la depozitarea și distribuția benzinei între terminale și stațiile de benzină (așa-numita „etapă I de recuperare a vaporilor de benzină”). Vaporii de benzină dislocați atunci când o stație de benzină primește un nou transport de benzină sunt retrimiși către camionul-cisternă sau către rezervorul mobil și apoi către terminal, unde pot fi redistribuiți.

1.3. Coerența cu alte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea este conformă cu politicile comunitare privind calitatea aerului și acționează în sensul atingerii nivelurilor de calitate a aerului care nu au un impact semnificativ asupra sănătății și a mediului, astfel cum se prevede în cel de-al șaselea

¹ Punctul 4.2.1.2 de la pagina 9 din documentul COM(2005) 446 din 21 septembrie 2005.

² Partea 3 punctul 4 de la paginile 7 și 8 din documentul COM(2007) 18 din 31 ianuarie 2007.

³ Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, JO L 152, 11.6.2008, p. 1-43.

program comunitar de acțiune pentru mediu. Propunerea este, de asemenea, conformă cu cei trei piloni ai Strategiei de la Lisabona, deoarece va încuraja creșterea cererii pentru tehnologiile corespunzătoare etapei a II-a de recuperare a vaporilor și dezvoltarea acestor tehnologii.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE

2.1. Consultarea părților interesate

2.1.1. Metodele de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

A avut loc o consultare prin contact direct orientată către principalele părți implicate. Acestea au inclus, între altele, asociații din industria petrolieră, producători de echipamente pentru etapa a II-a de RVB, organizații neguvernamentale de mediu și din domeniul transporturilor, operatori de stații de benzină independenți și organizații de automobiliști. În plus, au fost publicate pe internet întrebări adresate publicului larg.

2.1.2. Sinteza răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

Răspunsurile au inclus aspecte precum impactul vaporilor de benzină asupra sănătății, eficiența echipamentelor pentru etapa a II-a, avantajele dispozitivelor automate de monitorizare și rentabilitatea diferitelor opțiuni de instalare a echipamentelor pentru etapa a II-a de RVB. Aceste răspunsuri au fost luate ca atare în considerare la elaborarea elementelor principale ale propunerii anexate, în special în ceea ce privește stațiile de benzină situate sub spațiile rezidențiale, limita mai joasă pentru stațiile de benzină afectate și monitorizarea automată a performanțelor în funcționare ale echipamentelor.

Un rezumat al întrebărilor și răspunsurilor este disponibil la adresa: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.2. Obținerea și utilizarea opiniei experților

2.2.1. Domeniile științifice/de competență vizate

S-a recurs la consultanță din partea reprezentărilor industriei petroliere și a producătorilor de echipamente pentru etapa a II-a de RVB, precum și la consultanți pentru estimarea costurilor și a beneficiilor diferitelor opțiuni privind controalele aferente etapei a II-a de RVB.

2.2.2. Metodologia utilizată

Pentru calcularea costurilor totale de aplicare în timp a controalelor aferente etapei a II-a de RVB, precum și pentru calcularea reducerii emisiilor de vaporii de benzină au fost utilizate date statistice privind numărul și mărimea stațiilor de benzină coroborate cu estimarea costurilor echipamentelor pentru etapa a II-a. Costurile daunelor produse de emisiile de vaporii de benzină au fost evaluate financiar folosind o funcție simplă de costuri medii de daune, bazată pe impactul asociat ozonului de la nivelul solului. Impactul datorat benzenului nu a fost cuantificat.

2.2.3. *Principalele organizații consultate*

Asociații din industria petrolieră europeană, producători europeni de echipamente pentru etapa a II-a de RVB, organizații neguvernamentale de mediu și din domeniul transporturilor, operatori de stații de benzină independenți și organizații de automobiliști.

2.2.4. *Sinteza avizelor primite și utilizate*

Doi consultanți au fost solicitați separat să consilieze Comisia în privința costurilor și a rentabilității diferitelor opțiuni pentru etapa a II-a de RVB. Aceste informații sunt sintetizate în două rapoarte separate din 2005 și 2008. Cel din urmă raport se bazează, de asemenea, pe informații recente privitoare la implementarea etapei a II-a de RVB în statele membre.

2.2.5. *Mijloacele utilizate pentru a pune avizele la dispoziția publicului*

Ambele rapoarte sunt disponibile pe site-ul internet al Comisiei: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.3. **Evaluarea impactului**

A fost evaluat impactul costurilor și al beneficiilor în următoarele opțiuni:

- (1) nicio acțiune;
- (2) instalarea sistemelor de bord de recuperare a vaporilor la alimentare (SBRVA) la autoturisme și vehicule comerciale ușoare;
- (3) instalarea echipamentelor pentru etapa a II-a de RVB în:
 - (a) toate stațiile de benzină noi și toate stațiile de benzină substanțial renovate, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 500 m³ pe an;
 - (b) toate stațiile de benzină noi și toate stațiile de benzină substanțial renovate, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 500 m³ pe an, precum și în stațiile mai mari existente (respectiv, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 3 000 m³ pe an);
 - (c) opțiunea (b), la care se adaugă stațiile de benzină situate în sau sub spațiile rezidențiale;
 - (d) opțiunea (c), la care se include monitorizarea automată a tuturor echipamentelor pentru etapa a II-a, cu rol de restricționare a vânzărilor de benzină în cazul funcționării defectuoase a echipamentului.

Evaluarea detaliată a opțiunilor este cuprinsă în Studiul de impact care însoțește prezenta propunere. Acesta va fi disponibil pe următorul site internet: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul acțiunii propuse

Propunerea ar impune obligația de instalare a echipamentelor pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină (i) în stațiile de benzină noi și în cele renovate, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 500 m³ pe an; (ii) ar necesita dotarea retroactivă cu echipamente, până în 2020, a stațiilor de benzină existente, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 3 000 m³; și (iii) ar necesita dotarea cu controale aferente etapei a II-a a tuturor stațiilor de benzină noi sau substanțial renovate, indiferent de mărimea acestora, situate sub spațiile rezidențiale; (iv) nu ar impune obligația de a instala dispozitive automate de monitorizare a echipamentelor pentru etapa a II-a de RVB dar ar permite intervale mai lungi de timp între inspecții în cazul instalării acestor dispozitive.

Este clar că obligația pentru stațiile de benzină mari existente de a instala controale aferente etapei a II-a înainte de 2020 impune costuri suplimentare dar, în același timp, asigură reduceri de emisii substanțial mai mari, chiar dacă cu o rentabilitate ușor diminuată. Cu toate acestea, costurile sunt relativ modeste în ambele opțiuni, respectiv de ordinul a 20 - 30 milioane EUR pe an în 2020.

Deși nu este posibilă calcularea directă a costurilor aferente instalării echipamentelor pentru etapa a II-a de RVB în toate stațiile situate sub spații rezidențiale, calculul ilustrativ arată că, în cazul unei stații de benzină mici, costurile aferente dotării retroactive programate cu echipamentele respective sunt similare cu media costurilor calculate pentru celelalte opțiuni luate în considerare. Totuși, costurile unei dotări retroactive neprogramate sunt substanțial mai mari și nu justifică impunerea unui termen limită. Cu toate acestea, este de așteptat ca peste două treimi din aceste stații de benzină să fie supuse unei renovări programate în cursul celor 10 ani care urmează adoptării unei noi directive privind etapa a II-a de RVB. Propunerea ar accentua, de asemenea, obligația stațiilor de benzină situate sub spațiile rezidențiale de a instala echipamente pentru etapa I de RVB, indiferent de mărimea lor.

Deși monitorizarea automată ar garanta cu siguranță obținerea în practică a beneficiilor prevăzute, există incertitudine în privința costurilor unor astfel de sisteme și a probabilității ca sisteme mai simple și mai ieftine să poată îndeplini aceeași funcție. Această concluzie a fost sprijinită de constatările raportului ENTEC, care a calculat o reducere cu 50 % a rentabilității în cazul includerii obligatorii a monitorizării automate⁴. Cu toate acestea, inspecțiile periodice ar fi mai puțin necesare, ceea ce ar reprezenta o economie pentru stațiile de benzină care instalează echipamente automate de monitorizare.

3.2. Temeiul juridic

Articolul 175 din tratat reprezintă temeiul juridic adecvat, ținând seama de faptul că propunerea privește în mod clar mediul.

⁴

Tabelul 6.24, p. 55 din raportul ENTEC elaborat pentru Comisie (mai 2005).

3.3. Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competență exclusivă a Comunității. Obiectivele propunerii nu pot fi îndeplinite într-o măsură suficientă numai de către statele membre din următoarele motive:

- ozonul de la nivelul solului este un poluant al aerului transfrontalier care se formează *in situ* în atmosferă din emisii precursore de compuși organici volatili (de ex. vapori de benzină) și oxizi de azot. Emisiile de vapori de benzină dintr-o țară pot genera probleme de calitate a aerului în țările învecinate. Prin urmare, este necesară acțiunea coerentă a tuturor statelor membre pentru a aborda problema ozonului de la nivelul solului.
- directiva care reglementează calitatea benzinei și a motorinei vândute în UE are ca temei juridic articolul 95 din tratat și se aplică uniform în întreaga UE. Comisia a propus o relaxare a cerințelor privind presiunea vaporilor la benzină pentru a încuraja utilizarea pe scară mai largă a bioetanolului. Această măsură ar putea, totuși, să conducă la creșterea emisiilor de compuși organici volatili chiar și în țările în care sunt deja implementate controalele aferente etapei a II-a de RVB. Ca urmare, este necesară o acțiune comunitară în privința acestei potențiale creșteri a emisiilor de COV.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru a îndeplini obiectivul de asigurare a reducerii emisiilor de vapori de benzină cu ocazia operațiunilor de alimentare. Sunt specificați numai parametrii tehnici minimali, alegerea tehnologiilor și a mijloacelor fiind lăsată la latitudinea statelor membre.

3.5. Alegerea instrumentelor

Cel mai adecvat instrument este o propunere de directivă. Există mai multe modalități tehnologice prin care etapa a II-a de RVB poate fi pusă în aplicare. În plus, un număr substanțial de state membre au adoptat deja reglementări naționale privind etapa a II-a de RVB. Nu este nevoie să fie schimbată abordarea aplicată de către aceste state membre, deși ar putea fi necesară revizuirea valorilor numerice pentru unul sau mai mulți parametri tehnici. Ca urmare, o directivă ar maximiza libertatea de alegere a statelor membre în privința celor mai bune moduri de implementare a propunerii, lăsându-le în același timp posibilitatea de a impune controale mai stricte în cazul în care acestea ar fi necesare ca răspuns la problemele de calitate a aerului.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu există implicații asupra bugetului comunitar.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**privind etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină în timpul alimentării
autoturismelor la stațiile de benzină**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 175,

având în vedere propunerea Comisiei⁵,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁶,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁷,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat⁸,

întrucât:

- (1) Decizia nr. 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 2002 de stabilire a celui de-al șaselea program comunitar de acțiune pentru mediu⁹ a stabilit necesitatea de a reduce poluarea aerului până la niveluri la care efectele dăunătoare asupra sănătății umane și asupra mediului sunt minimizate.
- (2) Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa¹⁰ stabilește obiective de calitate a aerului în ceea ce privește ozonul de la nivelul solului și benzenul, iar Directiva 2001/81/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2001¹¹ stabilește plafoanele naționale de emisie pentru compuși organici volatili care contribuie la formarea ozonului de la nivelul solului. Emisiile de compuși organici volatili, inclusiv vaporii de benzină, dintr-un stat membru contribuie la apariția problemelor de calitate a aerului în alte state membre.
- (3) Directiva 94/63/CE din 20 decembrie 1994 privind controlul emisiilor de compuși organici volatili (COV) rezultați din depozitarea carburanților și din distribuția

⁵ JO C [...], [...], p. [...].

⁶ JO C [...], [...], p. [...].

⁷ JO C [...], [...], p. [...].

⁸ JO C [...], [...], p. [...].

⁹ JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

¹⁰ JO L 152, 11.6.2008, p. 1.

¹¹ JO L 309, 27.11.2001, p. 22.

acestora de la terminale la stațiile de distribuție a carburanților¹² (etapa I-a de recuperare a vaporilor de benzină) are ca obiect recuperarea vaporilor de benzină emiși la depozitarea și distribuția benzinei între terminalele de produse petroliere și stațiile de benzină.

- (4) Vaporii de benzină sunt de asemenea emiși în timpul alimentării autoturismelor la stațiile de benzină și ar trebui recuperați într-un mod care să respecte dispozițiile Directivei 94/63/CE.
- (5) Stațiile de benzină existente pot avea nevoie de adaptarea infrastructurii existente și este preferabil, pentru a reduce costurile, să instaleze echipamentul de recuperare a vaporilor de benzină cu ocazia unei renovări majore; cu toate acestea, stațiile de benzină mai mari existente au o mai bună capacitate de adaptare și ar trebui să instaleze mai devreme echipamentul de recuperare a vaporilor de benzină, având în vedere că au o contribuție mai mare la emisii. Stațiile de benzină noi pot integra echipamentul de recuperare a vaporilor de benzină în faza de proiectare și de construcție și, prin urmare, pot instala imediat echipamentul de recuperare a vaporilor de benzină.
- (6) Este oportun să se stabilească un nivel minim de recuperare a vaporilor de benzină uniform pentru a obține un nivel înalt de beneficii pentru mediu și pentru a facilita comerțul cu echipamente de recuperare a vaporilor de benzină.
- (7) Ar trebui efectuate inspecții periodice la toate echipamentele pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină instalate pentru a garanta că aceste echipamente reduc în mod real emisiile.
- (8) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentei directive și să asigure punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.
- (9) Datorită caracterului transfrontalier al poluării atmosferice, obiectivele acțiunii care trebuie întreprinsă pentru a reduce emisiile de vaporii de benzină în atmosferă nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de către statele membre, putând fi mai bine realizate la nivel comunitar. În consecință, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru a îndeplini obiectivele în cauză.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă stabilește măsuri care au ca scop reducerea cantității de vaporii de benzină emise în atmosferă în timpul alimentării vehiculelor cu motor la stațiile de benzină.

¹² JO L 365, 31.12.1994, p. 24.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „benzină” înseamnă benzină, astfel cum este definită la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³;
2. „vapori de benzină” înseamnă orice compus gazos care se evaporă din benzină;
3. „stație de benzină” înseamnă o stație de carburanți astfel cum este definită la articolul 2 litera (f) din Directiva 94/63/CE;
4. „stație de benzină existentă” înseamnă o stație de benzină care este construită înainte de data menționată la articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf sau pentru care s-a acordat un certificat de urbanism, o autorizație de construire sau o licență de operare înainte de respectiva dată;
5. „stație de benzină nouă” înseamnă o stație de benzină care este construită după data menționată la articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf sau pentru care s-a acordat un certificat de urbanism, o autorizație de construire sau o licență de operare după respectiva dată;
6. „sistem pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină” înseamnă un echipament destinat recuperării vaporilor de benzină dislocați din rezervorul de combustibil al unui vehicul cu motor în timpul alimentării într-o stație de benzină și care transferă vaporii de benzină respectivi într-un rezervor de depozitare subteran al stației de benzină sau îi returnează la pompa de benzină pentru repunere în vânzare;
7. „eficiența de captare a hidrocarburilor” înseamnă fracția de vapori de benzină captați de sistemul pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină din cantitatea de vapori de benzină care ar fi emisă în atmosferă în lipsa unui astfel de sistem, exprimată ca procent;
8. „raportul vapori/benzină” înseamnă raportul dintre volumul, la presiunea atmosferică, de vapori de benzină care trece prin sistemul pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină și volumul de benzină distribuit la pompă;
9. „cantitatea de benzină descărcată” înseamnă cantitatea anuală totală de benzină descărcată din rezervoare mobile într-o stație de benzină.

Articolul 3

Stații de benzină

1. Statele membre se asigură că orice stație de benzină nouă este echipată cu un sistem pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină în cazul în care cantitatea de

¹³ JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

benzină descărcată, efectivă sau prevăzută, este mai mare de 500 m³ pe an. Cu toate acestea, toate stațiile de benzină noi situate sub spații cu destinația permanentă de locuințe sau de lucru se echipează cu un sistem pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină indiferent de cantitatea de benzină descărcată, efectivă sau prevăzută.

2. Statele membre se asigură că orice stație de benzină existentă, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 500 m³ pe an, care este supusă unei renovări majore se echipează cu ocazia acestei renovări cu un sistem pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină.
3. Statele membre se asigură că orice stație de benzină existentă, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 3 000 m³ pe an, se echipează cu un sistem pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină până cel târziu la 31 decembrie 2020.

Articolul 4

Nivelul minim de recuperare a vaporilor de benzină permis

1. Statele membre se asigură că eficiența de captare a hidrocarburilor a unui sistem pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină este mai mare sau egală cu 85 %.
2. În cazul sistemelor pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină care transferă vaporii de benzină recuperați într-un rezervor de depozitare subteran al stației de benzină, raportul vaporii/benzină este mai mare sau egal cu 0,95 dar mai mic sau egal cu 1,05.

Articolul 5

Inspekțiile periodice și conformitatea

1. Statele membre se asigură că eficiența de captare a hidrocarburilor este testată cel puțin o dată pe an.
2. În cazul în care a fost instalat un sistem automat de monitorizare, statele membre se asigură că eficiența de captare a hidrocarburilor este testată cel puțin o dată la trei ani. Sistemul automat de monitorizare detectează automat deficiențele de funcționare ale sistemului pentru etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină și deficiențele proprii, le indică operatorului stației de benzină și întrerupe automat fluxul de benzină la pompa care prezintă defecțiuni dacă acestea nu sunt remediate în termen de 7 zile.

Articolul 6

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și întreprind toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică respectivele dispoziții de drept intern Comisiei până cel târziu la data menționată la articolul 7 alineatul (1) primul paragraf și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care le afectează.

Articolul 7

Transpunere

1. Statele membre adoptă și publică până cel târziu la [30 iunie 2012] actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

Statele membre aplică aceste dispoziții începând cu [1 iulie 2012].

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 8

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 9

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, [...]

Pentru Parlamentul European
Președinte
[...]

Pentru Consiliu
Președinte
[...]