

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 15.10.2008
KOM(2008) 650 lõplik

2008/0195 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

**millega muudetakse direktiivi 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud
isikute tööaja korralduse kohta**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

A. ETTEPANEKU TAUST

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ (autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute töötaja korralduse kohta)¹ hakkas kehtima 23. märtsil 2005. Selles sätestatud ühiseeskirjadega tagatakse sotsiaalse kaitse miinimumnormid ringi liikuvatele töötajatele autovedude sektoris ning neid eeskirju peetakse oluliseks kõnealuse sektori liikuvate töötajate tervise ja ohutuse kaitse parandamisel, liiklusohutuse edendamisel ja ausa konkurentsi tagamisel. Direktiiv, mille eesmärk on kaitsta ringi liikuvaid töötajaid liiga pikkadest töötundidest, ebapiisavast puhkeajast või keerulisest töökorraldusest tulenevate negatiivsete mõjude eest, on üldise töötajadirektiiviga 2003/88/EÜ seotud erisäte (*lex specialis*), millega täiendatakse 15. märtsi 2006. aasta määrust (EÜ) nr 561/2006,² milles sätestatakse sõidukijuhtidele sõidu- ja puhkeaja ühiseeskirjad.
2. Direktiivi vastuvõtmisel pärast lepitusmenetlust leppisid nõukogu ja parlament kokku, et direktiivi tuleks põhimõtteliselt kohaldada füüsilisest isikust ettevõtjana (FIE) tegutsevate sõidukijuhtide suhtes alates 23. märtsist 2009. Lisaks sellele peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande hiljemalt kaks aastat enne nimetatud kuupäeva ning seejärel aruandel põhineva õigusakti ettepaneku, milles määratletakse üksikasjalikud sätted FIEna tegutsevate sõidukijuhtide kaasamiseks direktiivi reguleerimisalasse või millega jäetakse need juhid direktiivi reguleerimisalast välja (direktiivi artikli 2 lõige 1).
3. Mais 2007 esitas komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande,³ milles käsitletakse FIEna tegutsevate sõidukijuhtide direktiivi reguleerimisalast väljajätmise tagajärgi ja hinnatakse ööaega käsitlevate direktiivisätete mõju liiklusohutusele, konkurentsitingimustele, kutseala struktuurile ja sotsiaalsetele aspektidele. Direktiivi sätteid tõlgendatakse ja rakendatakse liikmesriikides erinevalt, mis võib kaasa tuua konkurentsi moonutamise ja sotsiaalse kaitse miinimumnormide erineva kohaldamise liikmesriikides. Raskused tulenevad eelkõige sellest, et ringi liikuvate töötajate ja FIEna tegutsevate sõidukijuhtide vaheline erinevus ei ole selge, mis on tekitanud jõustamisprobleeme ja ohu, et suureneb selliste nn vale-FIEna tegutsevate sõidukijuhtide arv, kes soovivad jääda direktiivi reguleerimisalast välja. Seepärast jõuti aruandes järeldusele, et FIEna tegutsevate sõidukijuhtide kaasamine direktiivi reguleerimisalasse ei ole otsustav, kuid on oluline tegelda mõistetega ja muuta need selgemaks, täpsustades et direktiiviga hõlmatud ringi liikuvate töötajate hulka kuuluvad ka nn vale-FIEna tegutsevad sõidukijuhid, s.t juhid, kes ei ole seotud mõne tööandjaga töölepingu alusel, kuid kellel puudub ka vabadus sõlmida töösuhteid mitme kliendiga.
4. Komisjon püüab saavutada paremat õiguslikku reguleerimist, et ühenduse õigusaktid oleksid selged, sihtotstarbelised, proportsionaalsed ja jõustatavad. Mõjuhinnang, milles uuriti põhjalikult direktiivi mõju liiklusohutusele, konkurentsitingimustele,

¹ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

² ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

³ KOM(2007) 266 (lõplik).

kutseala struktuurile ja sotsiaalsetele aspektidele, näitas, et vaatamata märkimisväärsetele halduskuludele ei oleks direktiiv jõustatav, kui see hõlmaks nii töösuhtes olevaid kui ka FIEna tegutsevaid sõidukijuhte, ning seepärast on parem püüda lahendada nn vale-FIEna tegutsevate sõidukijuhtidega seotud probleem, mitte laiendada direktiivi reguleerimisala ka FIEna tegutsevatele sõidukijuhtidele.

5. Seepärast püütakse käesoleva ettepanekuga direktiiviks, millega muudetakse direktiivi 2002/15/EÜ, parandada kehtivate eeskirjade selgust, loetavust ja jõustatavust, täpsustades ringi liikuvate töötajate mõistet, mis kaasaks ka nn vale-FIEna tegutsevad sõidukijuhid kõnealusesse kategooriasse ja seega ka direktiivi.
6. Samas aruandes pidi komisjon hindama ka ööaega käsitlevaid sätteid (direktiivi artikli 7 lõige 2). Aruandes jõuti järeldusele, et ööaega käsitlevaid sätteid ei ole vaja muuta ega ühtlustada. Sellega seoses on soovitatav muuta direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis i esitatud öötöö mõistet. Praeguse sõnastuse järgi hõlmaks öötöö isegi väga lühikest – näiteks mõneminutilist – tööd, mida tehakse ööajal. Sellisena on säte majanduslikult ja sotsiaalselt ebaproportsionaalne ja mittevajalik. Seepärast teeb komisjon ettepaneku muuta määratlust nii, et öötöö tähendaks vähemalt kahetunnilist tööraha, nagu algselt välja pakuti.

B. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

7. Aastatel 2006 ja 2007 toimunud konsultatsioonid sidusrühmadega näitasid, et suurem osa sidusrühmadest leidis, et direktiiv avaldab eri aspektidele nii negatiivset kui ka positiivset mõju. Ühelt poolt leiab enamus, et tööaja eeskirjadel on positiivne mõju tervisele ja ohutusele, töötingimustele ja eri veotetvõtjate konkurentsitingimuste lähendamisele, kuid teisalt toovad need kaasa hulga kõrvalmõjusid, nagu palgakaotus, sõidukijuhtide puudus ja sektori kulutõhususe vähenemine.
8. Pääaegu kõik sidusrühmad tõstsid esile tööaja eeskirjade praktilise rakendamise seotud probleemid ja tõdesid, et olemasolev sõidukijuhtidele suunatud kontrollisüsteem on nõrk. See omakorda toob kaasa konkurentsi moonutamise, pannes eeskirju järgivad isikud ebasoodsasse olukorda.
9. Sidusrühmade seisukohad FIEna tegutsevate sõidukijuhtide direktiivi reguleerimisalasse kaasamise või sellest väljajätmise eeldatava mõju kohta erinesid ning seda eelkõige seoses jõustamise praktika ja lisandväärtusega, mida see annaks liiklusohutusele ja ausale konkurentsile.
10. Üldiselt soovivad sidusrühmad järgmist: direktiivi reguleerimisala ning teatavaid mõisteid ja sätteid tuleks muuta selgemaks, jõustamiskorda tuleks tõhustada, riiklike täitevasutuste vahelist koostööd tuleks edendada ja nn vale-FIEna tegutsevate sõidukijuhtide teket tuleks vältida.
11. Kõiki sidusrühmadega konsulteerimise käigus saadud märkusi on aastatel 2007–2008 tehtud mõju hindamisel arvesse võetud. Mõju hindamise eesmärk oli teha kindlaks parim jõustatav poliitikavalik, vältida tarbetut halduskoormust ja väljapakutud korralduse võimalikku negatiivset kõrvalmõju ning edendada samal ajal ELi transpordipoliitika eesmärke.

12. Lisaks põhilistele poliitikavalikutele, mis käsitlesid FIEna tegutsevate sõidukijuhtide kaasamist direktiivi reguleerimisalasse ja sellest väljajätmist, vaadeldi mõjuhindangus ka teisi meetmeid, nagu näiteks ringi liikuvate töötajate määratluse täpsustamist nii, et see hõlmaks nn vale-FIEna tegutsevaid sõidukijuhte, jõustamiskorra tulemuslikkuse, tõhustamise ja järjepidevuse parandamist, et lahendada eeskirjade vähese järgimise probleemi. Analüüsi ka nelja peamise poliitikavaliku kõiki võimalikke majanduslikke, sotsiaalseid, keskkonna- ja haldusalaseid mõjusid.
13. Eri poliitikavalikute mõju hindamise tulemusi arvesse võttes peegeldab käesolev ettepanek kahe valiku ühendamist: nn vale-FIEna tegutsevad sõidukijuhid kaasatakse direktiivi reguleerimisalasse, muutes selle õiguslikult selgemaks, ning jõustamine muudetakse tõhusamaks, kehtestades liikmesriikide jaoks järelevalve- ja kontrollinõuded. Direktiivi sätete täielikku toimet on võimalik tagada üksnes kohaldatavate eeskirjade tõhusa kontrolli abil.
14. Käesolevale ettepanekule on lisatud mõjuhindangu kommenteeritud kokkuvõte ja täielik tekst. Mõjuhindangust nähtub, et kehtivad tööaja eeskirjad koos direktiivi reguleerimisala selgitamisega ja jõustamisnõuetega parandavad sotsiaalnormide järgimist, vähendavad konkurentsi moonutamist ning võimaldavad liikmesriikidel vältida halduskoormust ja võimalikke märkimisväärseid jõustamiskulusid, mis on seotud kogu ELi hõlmava keeruka jõustamiskorra kehtestamisega.
15. **Subsidiaarsus**
Ettepanek on kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, kuna selle eesmärk on muuta kehtivad ühenduse eeskirjad selgemaks ja parandada nende jõustamist ning seda ei saa liikmesriigid üksi saavutada. Peale selle püütakse ettepaneku abil parandada teabevahetust liikmesriikide ametiasutuste vahel, kelle ülesandeks on kontrollida eeskirjade järgimist. Kuna ühel liikmesriigil või liikmesriikide rühmal ei ole võimalik lahendada rahuldavalt tuvastatud probleeme, on vaja rakendada ühenduse meetmeid.
16. **Proportsionaalsus**
Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, kuna sellega ei minda kaugemale selle eesmärkide saavutamiseks vajalikust. Ettepanekus selgitatakse kehtivate eeskirjade ulatust ja sätestatakse üldised ühisnõuded nende võrdse jõustamise tagamiseks, kuid sellega ei takistata liikmesriikidel teha riigisiseseid otsuseid individuaalsete järelevalve- ja kontrollikorralduste kohta.
17. Ettepanekuga ei kaasne lisakulusid ühenduse eelarvele ega halduskoormust liikmesriikidele.

C. MUUDATUSTE SELGITUS

18. Ettepanek sisaldab järgmisi muudatusi, muutmata samas direktiivi üldist eesmärki, milleks on töötajate ja autovedude valdkonna sotsiaalnormide alusel nendeks loetavate isikute sotsiaalne kaitse.

Direktiivi artikli 2 lõikes 1 täpsustatakse selle reguleerimisala. Direktiivi kohaldatakse kõikide artikli 3 punktis d määratletud ringi liikuvate töötajate ja nn

vale-FIEna tegutsevate sõidukijuhtide suhtes, s.t nende juhtide suhtes, kes on füüsilisest isikust ettevõtjad, kuid kellel tegelikult puudub vabadus korraldada oma tööalast tegevust. See ei hõlma tegelikult FIEna tegutsevaid sõidukijuhte, kes ei kuulu direktiivi reguleerimisalasse.

Artikli 3 punktis a esitatakse tööaja määratlus, mida kohaldatakse kõikide direktiiviga hõlmatud sõidukijuhtide suhtes, kuid sealt on välja jäetud FIEna tegutsevate sõidukijuhtidega seotud tööaja määratlus, kuna nad jäävad direktiivi reguleerimisalast välja. Selleks et lahendada nn vale-FIEna tegutsevate sõidukijuhtide probleemi, lisatakse artikli 3 punkti d ringi liikuvate töötajate täpsem määratlus.

Artikli 3 punktiga i muudetakse öötöö määratlus praktiliselt kohaldatavaks.

Artikli 11 punktis a esitatakse üldpõhimõtted, millega püütakse tagada riiklike jõustamissüsteemide suurem läbipaistvus ja tõhusus, eeskirjade ühtne mõistmine ja võrdne kohaldamine. Uute sätetega püütakse suurendada ka koostööd liikmesriikide asjaomaste asutuste vahel, kes vastutavad jõustamise eest, ja lihtsustada komisjoni toetusel täitevasutuste ja tööstusharu ning liikmesriikide vahelist dialoogi, et tagada ühine lähenemisviis tööaja eeskirjade rakendamisele. Nende meetmete eesmärk on parandada ühenduse eeskirjade järgimist ja seeläbi ka ELi transpordipoliitika eesmärkide saavutamist.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71 ja artikli 137 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁴,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁵,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras⁶

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruses (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85,⁷ on sätestatud juhtidele ühtne sõidu-, vahe- ja puhkeaeg. Kõnealuses määruses ei käsitleta autoveosektori tööaja muid aspekte.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiviga 2002/15/EÜ (autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta)⁸ kehtestatakse tööaja korralduse miinimumnõuded, et parandada autovedudealase liikuva tegevusega hõivatud isikute tervise ja ohutuse kaitset ning liiklusohutust ja lähendada konkurentsitingimusi.
- (3) Direktiivi 2002/15/EÜ artikli 2 lõike 1 kohaselt esitab komisjon aruande füüsilisest isikust ettevõtjana (FIE) tegutsevate sõidukijuhtide direktiivi reguleerimisalast väljajätmise kohta ja teeb asjakohase ettepaneku.

⁴ ELT C , , lk .

⁵ ELT C , , lk .

⁶ ELT C , , lk .

⁷ ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

⁸ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

- (4) Komisjoni aruanne direktiivi 2002/15/EÜ reguleerimisalast FIEna tegutsevate sõidukijuhtide väljajätmise tagajärgede ja öötöösätete tagajärgede kohta⁹ esitati Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2007. aasta mais.
- (5) Direktiivi 2002/15/EÜ riiklikku õigusesse ülevõtmisest saadud kogemused, sidusrühmadega konsulteerimine, mitmed uuringud ja mõjuhindangud on toonud välja probleemid seoses tööaja eeskirjade ühtse rakendamise, vähese järgimise ja liikmesriikide nõrkade jõustamissüsteemidega.
- (6) Direktiivi 2002/15/EÜ on tõlgendatud, kohaldatud ja jõustatud liikmesriikides erinevalt ning veoettevõtjad ja sõidukijuhid ei ole täitnud tööaega käsitlevaid miinimumnõudeid, mis on kaasa toonud konkurentsi moonutamise ning millega seatakse ohtu sõidukijuhtide ohutus ja tervis.
- (7) Komisjoni aruannet ja mõjuhindangut arvestades tuleks FIEna tegutsevad sõidukijuhid direktiivi 2002/15/EÜ reguleerimisalast välja jätta.
- (8) Sellele vaatamata on soovitatav, et liikmesriigid hoiataksid FIEna tegutsevaid sõidukijuhte jätkuvalt liiga pikkadest töötundidest, ebapiisavast puhkeajast või keerulisest töökorraldusest tulenevate negatiivsete mõjude eest tervisele ja ohutusele ning liiklusohutusele.
- (9) Seepärast on vaja direktiivi 2002/15/EÜ teksti teha teatavad tehnilised kohandused.
- (10) Ühenduse õigusaktid on tõhusad ja tulemuslikud vaid siis, kui neid rakendatakse kõikides liikmesriikides, kohaldatakse võrdselt kõikidele tegutsejatele ja kontrollitakse korrapäraselt ja tõhusal viisil.
- (11) Järgimise järelevalve on mitme toimijaga keeruline ülesanne ning seepärast eeldab see liikmesriikide ja komisjoni vahelist ning liikmesriikide omavahelist koostööd.
- (12) Seepärast on asjakohane ajakohastada direktiivi 2002/15/EÜ, et parandada eeskirjade rakendamise, kohaldamise ja jõustamisega seotud puudused, täpsustades selle reguleerimisala, tugevdades liikmesriikidevahelist halduskoostööd ning edendades teabe ja heade tavade vahetamist.
- (13) Käesoleva direktiivi eesmärki, milleks on tööaja korraldust käsitleva ühenduse õiguse ajakohastamine ja selle jõustamise edendamine, ei ole võimalik liikmesriikide tasandil piisaval määral saavutada, mistõttu see on paremini saavutatav ühenduse tasandil. Ühendus võib võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale kui osutatud eesmärgi saavutamiseks vajalik.
- (14) Käesolev direktiiv arvestab põhiõigusi ja järgib põhimõtteid, mida tunnistab Euroopa Liidu põhiõiguste harta. Direktiiviga püütakse eelkõige tagada iga töötaja õigus töötingimustele, mis on tema tervise, ohutuse ja väärikuse kohased, ja õigus maksimaalse tööaja piirangule ning igapäevastele ja -nädalastele puhkeaegadele (Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikkel 31).

⁹ KOM(2007) 266 (lõplik).

(15) Seetõttu tuleks direktiivi 2002/15/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2002/15/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Direktiivi kohaldatakse käesoleva direktiivi artikli 3 punktis d määratletud ringi liikuvate töötajate suhtes, kes on liikmesriigis asuvate ettevõtjate teenistuses ja kes osalevad määruses (EÜ) nr 561/2006 või selle asemel AETR-kokkuleppes käsitletud autovedudel.

Käesolevat direktiivi kohaldatakse ka artikli 3 punkti d teises lauses määratletud ringi liikuvate töötajate suhtes.”;

b) lõigetes 2 ja 3 asendatakse viide „direktiivi 93/104/EÜ” viitega „direktiivi 2003/88/EÜ”;

c) lõikes 4 asendatakse viide „määruse (EMÜ) nr 3820/85” viitega „määruse (EÜ) nr 561/2006”.

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkti a alapunkti 2 esimene lause jäetakse välja;

b) punkti d lisatakse järgmine lause:

„ringi liikuv töötaja tähendab ka sellist isikut, kes ei ole seotud mõne tööandjaga töölepingu või muud liiki hierarhilise töösuhtega, kuid:

i kellel ei ole vabadust korraldada asjaomast tööalast tegevust;

ii kelle sissetulek ei sõltu otseselt saadud kasumist;

iii kellel ei ole vabadust sõlmida üksi või koostöös teiste FIEna tegutsevate sõidukijuhtidega ärisuhteid mitme kliendiga.”;

c) punkt e jäetakse välja;

d) punkt f asendatakse järgmisega:

„f) *autovedudealase liikuva tegevusega hõivatud isik* – sellise tegevusega hõivatud iga ringi liikuv töötaja;”;

e) punkt i asendatakse järgmisega:

„i) öötöö – sellisel tööajal tehtav töö, mille jooksul on tööd tehtud ööajal vähemalt kaks tundi.”

- 3) Artikli 4 punktis a asendatakse viide „Määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 6 lõike 1 neljas ja viies lõik või vajaduse korral AETR-kokkuleppe artikli 6 lõike 1 neljas lõik” viitega „Määrus (EÜ) nr 561/2006 või vajaduse korral AETR-kokkulepe”.
- 4) Artikli 5 lõikes 1 asendatakse viide „määrusega (EMÜ) nr 3820/85” viitega „määrusega (EÜ) nr 561/2006”.
- 5) Artiklis 6 asendatakse viide „määrusele (EMÜ) nr 3820/85” viitega „määrusele (EÜ) nr 561/2006”.
- 6) Lisatakse artikkel 11a:

„Artikkel 11a

Jõustamine

- (1) Liikmesriigid loovad süsteemi asjakohase ja korrapärase järelevalve ja kontrolli jaoks, et tagada käesoleva direktiivi eeskirjade nõuetekohane ja järjepidev rakendamine. Liikmesriigid tagavad, et direktiivi jõustamise eest vastutavatel riigiasutustel on piisav arv kvalifitseeritud inspektoreid, ja nad võtavad kõik vajalikud meetmed.
- (2) Liikmesriigid teatavad komisjonile üksikasjad järelevalve- ja kontrollikorralduste kohta.
- (3) Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagatakse, et veoettevõtjad ja ringi liikuvad töötajad saavad teavet, abi ja nõu seoses tööaja eeskirjade ja töökorraldusega.
- (4) Direktiivi tulemusliku, tõhusa ja ühetaolise rakendamise tagamiseks kogu ühenduses toetab komisjon liikmesriikidevahelist dialoogi, mille eesmärgid on järgmised:
 - (a) tugevdada liikmesriikide pädevate asutuste vahelist koostööd, võttes kasutusele tõhusad teabevahetussüsteemid, parandades teabele juurdepääsu ning toetades teabe ja heade tavade vahetamist tööaja eeskirjade jõustamisel;
 - (b) edendada ühist lähenemisviisi selle direktiivi rakendamiseks;
 - (c) lihtsustada dialoogi transpordisektori ja kontrolliasutuste vahel.”
- 8) Artiklis 13 asendatakse viide „määruse (EMÜ) nr 3820/85” viitega „määruse (EÜ) nr 561/2006”.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt [...]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja