

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/429 AL COMISIEI****din 13 martie 2015****de stabilire a modalităților de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european <sup>(1)</sup>, în special articolul 31 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” <sup>(2)</sup> a indicat faptul că 10 % din populația Europei este expusă la o poluare fonică semnificativă provenind din sectorul transportului feroviar, în special din sectorul transportului de marfă. Zgomotul reprezintă o externalitate localizată, care afectează persoanele ce locuiesc în apropierea liniilor de cale ferată. Reducerea zgomotului la sursa producerii acestuia este soluția cea mai rentabilă. Prin înlocuirea saboților de frână din fontă cu saboți de frână din materiale compozite se poate ajunge la reduceri ale zgomotului de până la 10 dB. Prin urmare, trebuie încurajată și urmată practica de sprijinire a modernizării vagoanelor cu cea mai rentabilă și cea mai silențioasă tehnologie de frână.
- (2) Prezentul regulament are ca scop stimularea acestei modernizări a vagoanelor, prin permiterea rambursării costurilor relevante legate de instalarea saboților de frână din materiale compozite.
- (3) Articolul 31 alineatul (5) din Directiva 2012/34/UE a autorizat Comisia să adopte măsuri de punere în aplicare care să stabilească modalitățile de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării, și care permit ca diferențierea tarifelor de utilizare a infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în ceea ce privește numărul persoanelor afectate și compunerea trenului, cu un impact asupra nivelului de emisii de zgomot [„tarife de acces la calea ferată, modulate în funcție de zgomot” sau „NDTAC” (*noise-differentiated track access charges*)].
- (4) Prezentul regulament stabilește astfel de modalități și oferă un cadru juridic corespunzător pe baza căruia administratorii de infrastructură ar trebui să introducă și să aplice o schemă de stabilire a NDTAC (denumită în continuare „schema”) Acest cadru juridic ar trebui să garanteze întreprinderilor feroviare, deținătorilor de vagoane și altor părți interesate o securitate juridică și stimulente suficiente pentru ca aceștia să își modernizeze vagoanele. Prin urmare, modalitățile stabilite prin prezentul regulament vizează durata schemei, nivelul stimulentei și măsurile aferente.
- (5) În scopul asigurării expertizei și asistenței necesare, Comisia a instituit, în 2011, un grup de lucru la nivel de experți în materie de NDTAC. Grupul a fost format din reprezentanți ai statelor membre interesate, ai administratorilor de infrastructură, ai întreprinderilor feroviare, ai deținătorilor de vagoane și ai societății civile, contribuția sa fiind una valoroasă.
- (6) Statele membre ar trebui să fie libere să decidă dacă administratorul de infrastructură ar trebui să modifice tarifele de utilizare a infrastructurii, în conformitate cu prezentul regulament, pentru a ține seama de costul efectelor produse de zgomot.
- (7) Vagoanele care respectă dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei <sup>(3)</sup> privind specificațiile tehnice de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant – zgomot”, precum și modificările sale ulterioare („STI privind zgomotul”), ar trebui considerate „silențioase”. Vagoanele care nu respectă STI privind zgomotul ar trebui considerate „zgomotoase”. Dacă în urma reînnoirii sau a modernizării unui vagon, acesta este echipat cu saboți de frână din materiale compozite certificați și dacă vagonului în curs de evaluare nu i se adaugă nicio altă sursă de zgomot, ar trebui să se presupună că cerințele STI privind zgomotul sunt respectate.

<sup>(1)</sup> JO L 343, 14.12.2012, p. 32.<sup>(2)</sup> COM/(2011)144.<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE (JO L 356, 12.12.2014, p. 421).

- (8) Există vagoane care nu pot fi echipate cu saboți de frână din materiale compozite din cauza caracteristicilor tehnice ale acestora. Aceste vagoane nu ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentului regulament.
- (9) În vederea menținerii competitivității sectorului feroviar, schema în cauză ar trebui să ia forma unei reduceri minime obligatorii sau a unui bonus pentru întreprinderile feroviare care utilizează vagoane modernizate. În același scop, procedurile administrative ar trebui menținute la strictul necesar.
- (10) Pentru a ține seama de sensibilitatea zonei afectate de zgomot, în special în ceea ce privește amploarea populației afectate, administratorii de infrastructură ar trebui să aibă posibilitatea de a introduce o suprataxă (care constituie un *malus*) pentru întreprinderile feroviare care utilizează trenuri zgomotoase. Un *malus* poate fi introdus doar dacă se introduce și un *bonus*. Nivelul unui *malus* poate varia de la o linie și o secțiune de cale ferată la alta din motive bine întemeiate, în special în funcție de expunerea la zgomot a populației afectate. Pentru a nu afecta competitivitatea globală a sectorului feroviar, *malus*-ul ar trebui să aibă o valoare limitată și, în orice caz, nu ar trebui să depășească *bonus*-ul. Cu toate acestea, dacă perceperea de tarife pentru zgomot se aplică transportului rutier de marfă, în conformitate cu dreptul Uniunii, o astfel de limitare nu ar trebui pusă în practică.
- (11) Rezultatul reducerii eficace a zgomotului ca urmare a modernizării poate fi observat doar atunci când aproape toate vagoanele unui tren sunt silențioase. În plus, ar trebui să se promoveze o mai bună performanță acustică dincolo de strictul necesar, precum și inovarea în materie de reducere a zgomotului. Prin urmare, ar trebui să se autorizeze acordarea unor bonusuri pentru trenurile „silențioase” și pentru materialul rulant „foarte silențios”.
- (12) Dat fiind că unul dintre principalele obiective ale prezentului regulament este de a oferi stimulente pentru o modernizare rapidă, durata schemei în ceea ce privește bonusul ar trebui să fie limitată în timp și, în același timp, ar trebui să aibă o durată suficient de mare pentru a putea oferi sprijinul financiar necesar. Prin urmare, aplicarea schemei ar trebui să înceapă cât mai curând posibil și să se încheie în 2021. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a decide dacă administratorii de infrastructură ar trebui să aplice schema după data de începere propusă. Efectele schemelor existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament ar trebui să fie recunoscute și luate în considerare prin prevederea unor dispoziții tranzitorii adecvate. Aplicarea unor astfel de scheme nu ar trebui în niciun caz să ducă la discriminare între întreprinderile feroviare.
- (13) În cazul în care progresele înregistrate în materie de modernizare nu sunt satisfăcătoare, statele membre ar trebui să fie autorizate să aplice un *malus* chiar și după încheierea duratei schemei, cu condiția să se aplice o măsură similară și în sectorul transportului rutier de marfă. Concepția acestui *malus* ar trebui să fie consecventă cu principiile de internalizare a costurilor externe generate de zgomot pentru toate modurile de transport de marfă, în special pentru transportul rutier.
- (14) Având în vedere că deținătorii de vagoane sunt, în general, cei în măsură să modernizeze vagoanele, în timp ce întreprinderile feroviare sunt cele care ar beneficia de bonus, stimulentele ar trebui îndreptate către cei care suportă costurile modernizării.
- (15) Diverse studii au evaluat costurile modernizării și stimulentele necesare pentru a permite continuarea măsurilor de modernizare cu ajutorul altor posibilități de finanțare. Pe baza studiului aferent analizei de impact a Comisiei, nivelul minim armonizat al bonusului ar trebui fixat la 0,0035 EUR per osie-km. O astfel de valoare a bonusului ar trebui să stimuleze modernizarea unui vagon care parcurge 45 000 km pe an timp de șase ani prin acoperirea a 50 % din costurile relevante. Întrucât se consideră că exploatarea unui vagon cu saboți de frână din materiale compozite conduce la cheltuieli de exploatare mai ridicate și având în vedere că un vagon poate parcurge, în practică, mai puțin de 45 000 km/an, valoarea bonusului ar putea fi majorată pentru a ține cont de aceste aspecte.
- (16) Pentru a crește viteza cu care se realizează modernizarea și pentru a reduce la minimum riscul unor eventuale consecințe negative pentru competitivitatea sectorului feroviar, deținătorii de vagoane și întreprinderile feroviare ar trebui să fie încurajate să profite de posibilitățile de finanțare publice europene pentru modernizare prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup> de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei. În același scop, statele membre care decid că administratorii de infrastructură sunt cei care trebuie să aplice schema ar trebui încurajate să pună la dispoziție fonduri naționale corespunzătoare.
- (17) În vederea asigurării unor condiții nediscriminatorii pentru toate întreprinderile feroviare și a evitării plății bonusurilor pentru utilizarea de vagoane care nu sunt eligibile să beneficieze de acestea, administratorii de infrastructură ar trebui să primească date cu privire la caracteristicile de zgomot ale vagoanelor. În vederea reducerii sarcinii administrative, ar trebui să se recurgă la registrele existente și la alte instrumente, dacă acestea sunt disponibile.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

- (18) Administratorii de infrastructură responsabili cu aplicarea schemei ar trebui să coopereze pentru a simplifica și a armoniza procedurile referitoare la exploatarea schemei, cu scopul de a reduce sarcinile administrative și financiare pentru întreprinderile feroviare.
- (19) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere dispozițiilor Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește finanțarea infrastructurii, atingerea echilibrului între veniturile și cheltuielile administratorului de infrastructură și accesul echitabil, nediscriminatoriu și transparent la infrastructură.
- (20) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 62 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește modalitățile care trebuie urmate de administratorul de infrastructură în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomotul cauzat de materialul rulant de marfă.

Se aplică în cazul în care un stat membru a decis, în temeiul cadrului de tarifare prevăzut la articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, să introducă o modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii în conformitate cu articolul 31 alineatul (5) primul paragraf din directiva respectivă.

(2) Prezentul regulament nu se aplică vagoanelor care îndeplinesc una dintre următoarele condiții:

- (a) vagoane care dețin o derogare de la prevederile STI privind zgomotul în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>;
- (b) vagoane pentru care nu există saboți de frână din materiale compozite conforme cu STI privind vagoanele care să poată fi montați direct pe vagon fără modificarea sistemului de frânare sau fără efectuarea unor încercări specifice;
- (c) vagoane provenind din țări terțe, care circulă pe o rețea feroviară cu un ecartament de 1 520 sau de 1 524 mm și care fac obiectul unui caz specific în STI privind zgomotul sau care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al acesteia.

(3) Bonusul și *malus*-ul care rezultă din modularea tarifelor de acces la calea ferată asigură un acces nediscriminatoriu și transparent la infrastructură.

(4) Modularea tarifelor de acces la calea ferată în conformitate cu prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor referitoare la ajutoarele de stat.

#### Articolul 2

##### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „schemă” înseamnă ansamblul dispozițiilor de stabilire a tarifelor de acces la calea ferată, modulate în funcție de zgomot, care urmează să fie adoptate și aplicate de către administratorii de infrastructură;
2. „vagoane modernizate” înseamnă vagoane existente modernizate prin echiparea cu saboți de frână din materiale compozite, în conformitate cu cerințele prevăzute în STI privind zgomotul;
3. „vagoane silențioase” înseamnă vagoane noi sau existente care respectă valorile limită de zgomot relevante prevăzute de STI privind zgomotul;
4. „vagoane zgomotoase” înseamnă vagoane noi sau existente care nu respectă valorile limită de zgomot relevante prevăzute de STI privind zgomotul;
5. „tren zgomotos” înseamnă un tren compus în proporție de peste 10 % din vagoane zgomotoase;
6. „tren silențios” înseamnă un tren compus în proporție de peste 90 % din vagoane silențioase;

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

7. „vagoane și locomotive foarte silențioase” înseamnă vagoane și locomotive cu emisii de zgomot cu cel puțin 3dB sub valorile stabilite în STI privind zgomotul;
8. „bonus pentru vagoane modernizate” înseamnă o reducere obligatorie a tarifelor de acces la infrastructură pentru întreprinderile feroviare care utilizează vagoane modernizate;
9. „bonus pentru tren” înseamnă o reducere opțională de care beneficiază întreprinderile feroviare pentru fiecare tren „silențios”;
10. „bonus pentru vagoane sau locomotive foarte silențioase” înseamnă o reducere opțională de care beneficiază întreprinderile feroviare pentru fiecare vagon și locomotivă foarte silențioasă;
11. „malus” înseamnă o majorare opțională a tarifelor de acces la infrastructură, care trebuie plătită de întreprinderile feroviare pentru fiecare tren zgomotos.

#### Articolul 3

##### Schemă

- (1) Pe baza modalităților stabilite în prezentul regulament, administratorul de infrastructură adoptă o schemă de tarife de utilizare a infrastructurii, modulate în funcție de nivelul de zgomot produs, care se aplică tuturor întreprinderilor feroviare în cauză. Aplicarea acestei scheme nu antrenează denaturarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare și nu afectează competitivitatea globală a sectorului transportului feroviar de marfă.
- (2) Schema se aplică până la 31 decembrie 2021.

#### Articolul 4

##### Bonus pentru vagoane modernizate

- (1) Administratorii de infrastructură introduc un bonus pentru întreprinderile feroviare care utilizează vagoane modernizate. Nivelul bonusului trebuie să fie același pentru întreaga rețea a administratorului de infrastructură și să se aplice pentru fiecare vagon modernizat.
- (2) Calculul nivelului bonusului trebuie să se bazeze pe numărul de osii al unui vagon și pe numărul de kilometri parcurși într-o perioadă determinată de administratorul de infrastructură.
- (3) Nivelul minim al unui bonus este stabilit la 0,0035 EUR per osie-km.
- (4) Atunci când stabilește nivelul bonusului, administratorul de infrastructură poate ține seama de inflație, de kilometrajul parcurs de vagoane și de costurile de exploatare legate de utilizarea vagoanelor modernizate.
- (5) Nivelul bonusului calculat în conformitate cu alineatul (3) și, după caz, cu alineatul (4) se stabilește pentru cel puțin un an.
- (6) Administratorii de infrastructură pot decide să suprimă bonusul sau să scadă din nivelul acestuia valoarea costurilor de modernizare a vagoanelor care beneficiaseră deja de bonusuri având drept scop rambursarea costurilor de modernizare.

#### Articolul 5

##### Bonus pentru tren

- (1) Administratorii de infrastructură pot introduce un bonus pentru întreprinderile feroviare care utilizează trenuri silențioase.
- (2) Bonusurile pentru tren sunt aplicabile fiecărui tren silențios.
- (3) Valoarea bonusului pentru trenul silențios este de maximum 50 % din valoarea totală a bonusurilor aplicabile vagoanelor modernizate care compun trenul respectiv și se calculează în conformitate cu articolul 4.
- (4) Bonusul pentru trenul silențios se adaugă la bonusurile menționate la articolele 4 și 6.

## Articolul 6

**Bonus pentru vagoanele și locomotivele foarte silențioase**

- (1) Administratorii de infrastructură pot să introducă un bonus pentru întreprinderile feroviare care utilizează vagoane și locomotive foarte silențioase.
- (2) Bonusul menționat la alineatul (1) este aplicabil fiecărui vagon și fiecărei locomotive foarte silențioase.
- (3) Valoarea bonusului pentru fiecare vagon și pentru fiecare locomotivă foarte silențioasă este proporțională cu reducerea nivelurilor de zgomot sub aceste valori-limită și este de maximum 50 % din valoarea bonusului aplicabil vagoanelor modernizate, calculată în conformitate cu articolul 4.
- (4) Bonusul pentru vagoanele și locomotivele foarte silențioase se adaugă la bonusurile menționate la articolele 4 și 5.

## Articolul 7

**Malus**

- (1) Administratorii de infrastructură pot introduce un bonus pentru întreprinderile feroviare care utilizează trenuri zgomotoase.
- (2) *Malus*-ul este aplicabil fiecărui tren zgomotos.
- (3) Valoarea totală a *malus*-ului plătit pe întreaga durată a schemei nu trebuie să fie mai mare decât valoarea bonusurilor menționate la articolele 4, 5 și 6.
- (4) Administratorii de infrastructură sunt autorizați să nu aplice dispozițiile de la alineatul (3) dacă perceperea unor tarife similare pentru zgomot se aplică transportului rutier de marfă în conformitate cu dreptul Uniunii în statul membru în cauză.
- (5) Prin derogare de la articolul 3, statele membre pot decide să continue aplicarea sau introducerea unui *malus* după data de încheiere a schemei, cu condiția ca o măsură similară să fie aplicată în sectorul transportului rutier de marfă în conformitate cu dreptul Uniunii.
- (6) Atunci când decide introducerea și stabilirea nivelului unui *malus*, administratorul de infrastructură poate ține seama, după caz și după consultarea părților interesate relevante, de sensibilitatea zonei afectate de traficul feroviar de marfă, în special în ceea ce privește numărul persoanelor afectate și expunerea lor la zgomotul produs de traficul feroviar de-a lungul liniei de cale ferată.

## Articolul 8

**Dispoziții administrative**

- (1) Administratorii de infrastructură sunt responsabili cu administrarea schemei, inclusiv cu ținerea contabilității pentru fluxurile financiare cu întreprinderile feroviare. La cererea autorităților naționale competente, ei pun la dispoziția acestora datele referitoare la fluxurile financiare, în cursul perioadei de aplicare a schemei și apoi timp de 10 ani după expirarea acesteia.
- (2) Administratorul de infrastructură utilizează registrele existente și alte instrumente disponibile pentru a strânge dovezi care demonstrează statutul vagoanelor sau al locomotivelor (modernizate, silențioase, zgomotoase sau foarte silențioase, după caz).
- (3) În cazul în care datele menționate la alineatul (2) nu pot fi colectate pornind de la registre sau instrumente, administratorul de infrastructură poate solicita întreprinderilor feroviare să demonstreze statutul vagoanelor și al locomotivelor pe care intenționează să le utilizeze.

În cazul vagoanelor modernizate, întreprinderea feroviară furnizează dovezi tehnice sau financiare relevante care să ateste că modernizarea a avut loc.

În cazul vagoanelor silențioase, întreprinderea feroviară prezintă o autorizație de dare în exploatare sau orice document justificativ echivalent.

În cazul vagoanelor și locomotivelor foarte silențioase, întreprinderea feroviară furnizează dovezi care să ateste nivelul mai scăzut de zgomot, inclusiv, dacă este cazul, detalii ale eventualelor modificări suplimentare efectuate în vederea reducerii nivelului de zgomot.

- (4) Măsurile administrative elaborate la nivel național cu scopul de a gestiona schemele existente pot continua să se aplice, cu condiția ca acestea să fie conforme cu prezentul regulament.
- (5) Costurile administrative ale schemei nu sunt luate în considerare la stabilirea nivelului bonusului și al *malus*-ului.
- (6) Administratorii de infrastructură din statele membre care aplică schema trebuie să coopereze, în special în ceea ce privește simplificarea și armonizarea procedurilor administrative de aplicare a tarifării pentru costul efectelor zgomotului provocat de materialul rulant de marfă, prevăzute de prezentul regulament, inclusiv în ceea ce privește formatul elementelor de probă menționate la alineatul (3).

#### Articolul 9

##### Notificare

- (1) Schemele sunt notificate Comisiei înainte ca ele să devină aplicabile.
- (2) Până la 1 mai 2016 și până la data de 1 mai a fiecărui an următor, statele membre raportează Comisiei, pentru anul calendaristic precedent, cel puțin următoarele date:
  - (a) numărul de vagoane care au făcut obiectul bonusului prevăzut la articolul 4;
  - (b) după caz, numărul de vagoane și de locomotive care au făcut obiectul bonusului prevăzut la articolul 6;
  - (c) după caz, numărul de trenuri care au făcut obiectul bonusului prevăzut la articolul 5;
  - (d) după caz, numărul de trenuri care au făcut obiectul *malus*-ului;
  - (e) kilometrajul parcurs de vagoanele modernizate în statul membru în cauză;
  - (f) kilometrajul estimat parcurs de trenurile silențioase și de cele zgomotoase în statul membru în cauză.
- (3) La cererea Comisiei, trebuie furnizate date suplimentare, în cazul în care acestea sunt disponibile. Aceste date pot include:
  - (a) valoarea totală a bonusurilor acordate pentru vagoanele modernizate, pentru trenurile silențioase și pentru vagoanele și locomotivele foarte silențioase;
  - (b) valoarea totală a *malus*-urilor colectate;
  - (c) valoarea medie a bonusului și a *malus*-ului per osie-km.

#### Articolul 10

##### Revizuire

- (1) Până la 31 decembrie 2018, Comisia evaluează punerea în aplicare a schemelor, în special în ceea ce privește progresele în materie de modernizare a vagoanelor și soldul dintre bonusurile deduse și *malus*-urile deja plătite. Pe lângă aceasta, Comisia evaluează impactul schemelor puse în aplicare în conformitate cu prezentul regulament asupra competitivității globale a sectorului transportului feroviar și transmiterea stimulentei create prin intermediul schemei de la întreprinderile feroviare la deținătorii de vagoane.
- (2) Ținând cont de rezultatele evaluării, Comisia poate, dacă este necesar, să modifice prezentul regulament, în special în ceea ce privește nivelul minim al bonusului.

#### Articolul 11

##### Scheme existente

- (1) Schemele existente la data intrării în vigoare a prezentului regulament, inclusiv contractele bazate pe astfel de scheme, pot continua să aplice până la 10 decembrie 2016, cel târziu. Schema prevăzută de prezentul regulament poate fi aplicată numai după expirarea schemelor existente. Nu este obligatoriu să se pună capăt schemelor existente dacă administratorul de infrastructură a asigurat conformitatea cu prezentul regulament a schemei existente și a contractelor bazate pe aceasta până la 11 decembrie 2016.

(2) Administratorii de infrastructură din statele membre care aplicau schemele menționate la alineatul (1) pot decide să nu aplice articolul 3 alineatul (2) atât timp cât durata totală a schemelor lor este de cel puțin șase ani.

*Articolul 12*

**Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 16 iunie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 13 martie 2015.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---