A BIZOTTSÁG (EU) 2015/429 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2015. március 13.)

a zajhatásokból eredő költség felszámítása során alkalmazandó szabályok meghatározásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 31. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

(1) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé" című fehér könyv ([2]) szerint az európai népesség 10 %-a van kitéve a vasúti szállításból – különösen teherszállításból – eredő jelentős zajszennyezésnek. A zaj egy helyhez kötött externália, amely a vasútvonalak közelében élőket érinti. Csökkentése leginkább a forrás közelében költséghatékony, ott, ahol a zaj keletkezik. Az öntöttvas féktuskók kompozit féktuskókra való lecserélése akár 10 dB-es zajcsökkenést is eredményezhet. Ezért ösztönözni és támogatni kell a vagonoknak a leggazdaságosabb alacsony zajszintű féktechnológiával történő utólagos felszerelését.

(2) E rendelet célja az utólagos felszerelés ösztönzése a kompozit féktuskók felszerelésével kapcsolatos költségek visszatérítésének lehetővé tétele által.

(3) A 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (5) bekezdése felhatalmazza a Bizottságot olyan végrehajtási intézkedések elfogadására, amelyek meghatározzák a zajhatásokból eredő költség felszámítása során alkalmazandó szabályokat, így többek között azt, hogy mennyi ideig kell a költségeket felszámítani, és azon szabályokat, amelyek lehetővé teszik, hogy az pályahasználati díjak differenciálása során adott esetben figyelembe lehessen venni az érintett terület érzékenységét, különös tekintettel az érintett lakosság nagyságára, és a vonatösszeállítást, amely hatással van a zajkibocsátás szintjére (zajkibocsátás alapján meghatározott, differenciált pályahasználati díjak – „noise-differentiated track access charges", „NDTAC").

(4) E rendelet meghatározza ezeket a szabályokat és olyan megfelelő jogi keretet biztosít, amelynek alapján a NDTAC létrehozására szolgáló programot (továbbiakban: „a program") be lehet vezetni és a pályahálózat-működtetők által alkalmazni lehet. Ennek a jogi keretnek biztosítania kell a vasúti társaságok, kocsiüzemeltetők és más érintett felek számára a jogbiztonságot és ösztönöznie kell vagonjaik utólagos felszerelését. Ezért az e rendeletben meghatározott szabályok magukban foglalják a program időtartamát, az ösztönzés mértékét és a kapcsolódó rendelkezéseket.

(5) A megfelelő szakértelem és támogatás nyújtására a Bizottság 2011-ben létrehozott egy NDTAC szakértői munkacsoportot. A munkacsoport az érdekelt tagállamok, pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsiüzemeltetők és a civil társadalom képviselőiből állt, és értékes észrevételekkel szolgált.

(6) A tagállamoknak szabadon kell tudniuk dönteni arról, hogy a pályahálózat-működtetők e rendelettel összhangban módosíthassák-e a pályahasználati díjakat, a zajhatások költségének figyelembevétele céljából.

(7) A „járművek – zaj" alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 1304/2014/EU bizottsági rendeletnek ([3]) és az előírás („zajra vonatkozó ÁME") módosításainak megfelelő vagonokat „csendesnek" kell tekinteni. A zajra vonatkozó ÁME-nek nem megfelelő vagonokat „hangosnak" kell tekinteni. Ha egy vagon felújítása vagy korszerűsítése során azt tanúsítással rendelkező kompozit féktuskókkal szerelik fel, és az értékelendő vagont nem szerelik fel további zajforrásokkal, azt kell feltételezni, hogy a zajra vonatkozó ÁME-ben meghatározott feltételek teljesülnek.

([1]) HL L 343., 2012.12.14., 32. o.
([2]) COM(2011)144.
([3]) A Bizottság 2014. november 26-i 1304/2014/EU rendelete a „járművek – zaj" alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 421. o.)

(8) Léteznek olyan vagonok, amelyeket műszaki jellemzőik miatt nem lehet utólag felszerelni kompozit féktuskókkal. Ezen vagonok nem tartoznak e rendelet hatálya alá.

(9) A vasúti ágazat versenyképességének megőrzése érdekében a programot úgy kell kialakítani, hogy az utólag kompozit féktuskókkal felszerelt vagonokat használó vasúti társaságok kötelező minimális kedvezményt vagy bónuszt kapjanak. Ugyanezen cél érdekében az adminisztratív eljárásokat a szükséges minimumon kell tartani.

(10) Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a zaj által érintett terület érzékenységét, amelyet különösen az érintett lakosság száma befolyásol, lehetőséget kell biztosítani a pályahálózat-működtetők részére, hogy a zajos vonatokat használó vasúti társaságoknak (egy máluszt képező) felárat számítsanak fől. Máluszt csak ott lehet bevezetni, ahol bónuszt is bevezetnek. A málusz mértéke kellően indokolt esetben eltérő lehet a különböző vasútvonalakon és szakaszokon, különösen az érintett lakosság zajnak való kitettsége függvényében. A vasúti ágazat általános versenyképességére gyakorolt negatív hatás elkerülése érdekében a málusz csak korlátozott mértékű lehet, és semmi esetre sem magasabb, mint a bónusz. Ha azonban a zajhatásokból eredő költséget az uniós joggal összhangban felszámítják a közúti fuvarozási szektorban, ezt a korlátozást nem kell alkalmazni.

(11) A kompozit féktuskók utólagos felszerelésének tényleges zajcsökkentő hatása csak akkor érzékelhető, ha egy vonat majdnem minden kocsija csendes. Ezenkívül a szükséges minimumon túlmutató jobb zajteljesítményt és a zajcsökkentésben megvalósuló innovációt is ösztönözni kell. Ezért a „csendes" vonatok és a „nagyon halk" vasúti járművek esetében további bónuszokat is meg kell engedni.

(12) Mivel e rendelet egyik elsődleges célja előmozdítani, hogy a kompozit féktuskók utólagos felszerelése gyorsan megvalósuljon, a bónuszok tekintetében a program időtartamát korlátozni kell, viszont elég hosszú ideig kell tartania ahhoz, hogy elegendő pénzügyi támogatást nyújtson. Ezért a program alkalmazását a lehető leghamarabb el kell kezdeni és 2021-ben be kell fejezni. A tagállamoknak azonban lehetőséget kell biztosítani annak eldöntésére, hogy a pályahálózat-működtetők alkalmazzák-e a programot a javasolt kezdeti időpont után. Megfelelő átmeneti intézkedések biztosításával el kell ismerni és figyelembe kell venni az e rendelet hatálybalépésekor meglévő programok hatásait. Az ilyen programok alkalmazása semmilyen esetben nem vezethet a vasúti társaságok közötti hátrányos megkülönböztetéshez.

(13) Ha a kompozit féktuskók utólagos felszerelése terén az előrehaladás nem kielégítő, a tagállamoknak lehetőséget kell adni a program befejezése után málusz alkalmazására, azzal a feltétellel, hogy a közúti teherfuvarozási ágazatban is alkalmaznak hasonló intézkedést. A máluszt a zaj mint külső költség internalizálásának az összes szállítási módra, különösen a közúti szállításra vonatkozó elveivel összhangban kell kialakítani.

(14) Mivel általában a kocsiüzemeltetők tudják a vagonokat utólag kompozit féktuskókkal felszerelni, míg a vasúti társaságok profitálnának a bónuszból, az ösztönzőket tovább kell adni azoknak, akik az utólagos felszerelés költségeit viselik.

(15) Több tanulmány vizsgálta az utólagos felszerelés költségeit és azt, hogy milyen ösztönzőkre volna szükség, amelyek más finanszírozási lehetőségekhez kapcsolódva lehetővé tennék az utólagos felszerelések folytatását. A Bizottság hatásvizsgálati tanulmánya alapján a bónusz minimális harmonizált szintjét 0,0035 EUR tengelykilométerenkénti összegben kell megállapítani. Egy ekkora bónusz a releváns költségek 50 %-ának fedezésével ösztönözné egy 6 éves időszakban évi 45 000 km-t futó vagon kompozit féktuskókkal való utólagos felszerelését. Mivel egy kompozit féktuskókkal felszerelt vagon üzemeltetése magasabb működtetési költségeket eredményez, és a gyakorlatban egy vagon kevesebbet futhat, mint évi 45 000 km, ennek figyelembevétele céljából a bónusz összege megnövelhető.

(16) Az utólagos felszerelés meggyorsítása és a vasúti ágazat versenyképességére gyakorolt negatív következmények minimalizálása érdekében ösztönözni kell a kocsiüzemeltetőket és vasúti társaságokat az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) által az utólagos felszereléshez biztosított európai közfinanszírozási lehetőségek kihasználására. Ugyanezen cél elérése érdekében azon tagállamokat, amelyek úgy döntenek, hogy a pályahálózat-működtetők alkalmazzák a programot, ösztönözni kell erre vonatkozó nemzeti források biztosítására.

(17) A vasúti társaságok közötti egyenlő feltételek biztosítása és annak megakadályozása érdekében, hogy olyan vagonok használata után járjon bónusz, amelyek arra nem jogosultak, a pályahálózat-működtetőknek adatokat kell kapniuk a vagonok zajjellemzőiről. Az adminisztratív teher csökkentése érdekében – ahol lehetséges – a már meglévő nyilvántartásokat és egyéb eszközöket kell e célra használni.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1316/2013/EU rendelete az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 129. o.).

(18) A programot alkalmazó pályahálózat-működtetőknek együtt kell működniük a program működtetéséhez szükséges eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében, hogy a vasúti társaságok adminisztratív és pénzügyi terhei csökkenjenek.

(19) E rendelet a pályahálózat finanszírozása, a pályahálózat-működtető bevételeinek és kiadásainak kiegyensúlyozottsága, valamint a pályahálózathoz való megkülönböztetésmentes és átlátható hozzáférés tekintetében nem járhat a 2012/34/EU irányelv rendelkezéseinek sérelmével.

(20) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2012/34/EU irányelv 62. cikkének (3) bekezdésében említett bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Hatály

(1) E rendelet meghatározza a teherszállító járművek által keltett zajhatásokból eredő költség felszámítása során a pályahálózat-működtető által alkalmazandó szabályokat.

Akkor alkalmazandó, ha egy tagállam a 2012/34/EU irányelv 29. cikkének (1) bekezdésében előírt díjszabási rendszeren belül az irányelv 31. cikke (5) bekezdésének első albekezdése szerint a pályahasználati díjak módosításának bevezetéséről dönt.

(2) E rendelet nem vonatkozik az alábbi feltételek egyikének megfelelő vagonokra:

a) olyan vagonok, amelyek a 2008/57/EC európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) 9. cikke szerint mentességet élveznek a zajra vonatkozó ÁME alól;

b) olyan vagonok, amelyekhez nem áll rendelkezésre a fékrendszer módosítása vagy különleges vizsgálatok elvégzése nélkül közvetlenül felszerelhető, a vagonokra vonatkozó ÁME-nak megfelelő kompozit féktuskó;

c) olyan vagonok, amelyek harmadik országból érkeznek, 1 520 vagy 1 524 mm nyomtávú pályahálózaton közlekednek, és amelyek a zajra vonatkozó ÁME szerint különleges esetnek minősülnek, vagy ki vannak zárva annak hatálya alól.

(3) A differenciált pályahasználati díjakból eredő bónusznak és málusznak biztosítania kell a pályahálózathoz való megkülönböztetésmentes és átlátható hozzáférést.

(4) A pályahasználati díjak e rendelet szerinti differenciálásának az állami támogatási szabályok sérelme nélkül kell történnie.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „program”: zajkibocsátás alapján meghatározott, differenciált pályahasználati díjak bevezetésére szolgáló, a pályahálózat-működtetők által elfogadandó és alkalmazandó rendelkezések;

2. „kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok”: olyan meglévő vagonok, amelyeket a zajra vonatkozó ÁME követelményeinek megfelelően utólag kompozit féktuskókkal szereltek fel;

3. „csendes vagonok”: a zajra vonatkozó ÁME-ben meghatározott releváns zajhatároknak megfelelő új vagy meglévő vagonok;

4. „zajos vagonok”: a zajra vonatkozó ÁME-ben meghatározott releváns zajhatároknak nem megfelelő vagonok;

5. „zajos vonat”: több mint 10 %-ban zajos vagonokból álló vonat;

6. „csendes vonat”: legalább 90 %-ban csendes vagonokból álló vonat;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.)

7. „nagyon halk vagon vagy mozdony”: olyan vagon vagy mozdony, amelynek zajkibocsátása legalább 3dB-el a zajra vonatkozó ÁME-ben meghatározott releváns értékek alatt van;

8. „a kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok után kötelezően járó engedmény”: a kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonokat használó vasúti társaságok számára a pályahasználati díjakból kötelezően nyújtott engedmény;

9. „vonat bónusz”: minden „csendes vonat” után a vasúti társaságnak nyújtott opcionális kedvezmény;

10. „nagyon halk vagonok vagy mozdonyok után járó bónusz”: minden nagyon halk vagon vagy mozdony után a vasúti társaságnak nyújtott opcionális kedvezmény;

11. „málusz”: minden zajos vonat után a vasúti társaság által a pályahasználati díjakon felül fizetendő opcionális felár.

3. cikk

A program

(1) Az e rendeletben meghatározott szabályok alapján a pályahálózat-működtető olyan programot fogad el, amely differenciálja az pályahasználati díjakat a kibocsátott zaj alapján, és amely minden érintett vasúti társaságra vonatkozik. E program alkalmazása nem eredményezheti a vasúti társaságok közötti verseny indokolatlan torzulását, és nem befolyásolhatja károsan a vasúti szállítási iparág általános versenyképességét.

(2) A programot 2021. december 31-ig kell alkalmazni.

4. cikk

Kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok után járó bónusz

(1) A pályahálózat-működtetők bónuszt vezetnek be a kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonokat használó vasúti társaságok számára. A bónusz mértéke a pályahálózat-működtető teljes hálózatán egységes, és azt minden, kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonra alkalmazni kell.

(2) A bónusz kiszámításának alapja a vagon tengelyeinek száma és a pályahálózat-működtető által megszabott időszakban megtett kilométerek száma.

(3) A bónusz minimális szintjét 0,0035 EUR tengelykilométerenkénti összegben kell megállapítani.

(4) A bónusz mértékének megállapításánál a pályahálózat-működtető figyelembe veheti az inflációt, a vagonok futásteljesítményét és a kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok használatával összefüggő működtetési költségeket.

(5) A (3) és adott esetben a (4) bekezdés szerint kiszámított bónusz mértékét legalább 1 évre kell meghatározni.

(6) A pályahálózat-működtetők dönthetnek úgy, hogy eltörlik a bónuszt, vagy csökkentik annak mértékét a kompozit féktuskókkal való utólagos felszerelés értékével azon vagonokra, amelyek már kaptak az utólagos felszerelés megtérítését lehetővé tevő bónuszt.

5. cikk

Vonat bónusz

(1) A pályahálózat-működtetők bónuszt vezethetnek be a csendes vonatokat használó vasúti társaságok számára.

(2) A vonat bónusz minden csendes vonatra alkalmazandó.

(3) A csendes vonatokra vonatkozó bónusz mértéke legfeljebb az adott vonatot alkotó, kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonokra vonatkozó összesített bónusz 50 %-a lehet, és azt a 4. cikknek megfelelően kell kiszámítani.

(4) A csendes vonatokra vonatkozó bónusz halmozható a 4. és 6. cikkben említett bónuszokkal.

6. cikk

Nagyon halk vagonok és mozdonyok után járó bónusz

(1) A pályahálózat-működtetők bónuszt vezethetnek be a nagyon halk vagonokat és mozdonyokat használó vasúti társaságok számára.

(2) Az (1) bekezdésben említett bónusz minden nagyon halk vagonra és mozdonyra alkalmazandó.

(3) A nagyon halk vagonokra és mozdonyokra vonatkozó bónusz mértékének arányosnak kell lennie a zajszintek e határértékek alá való csökkentésének mértékével, és a bónusz legfeljebb a kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonokra vonatkozó, a 4. cikk szerint kiszámított összesített bónusz 50 %-a lehet.

(4) A nagyon halk vagonokra és mozdonyokra vonatkozó bónusz halmozható a 4. és 5. cikkben említett bónuszokkal.

7. cikk

Málusz

(1) A pályahálózat-működtetők máluszt vezethetnek be a zajos vonatokat használó vasúti társaságok számára.

(2) A málusz minden zajos vonatra alkalmazandó.

(3) A program időtartama alatt kifizetett málusz teljes összege nem lehet magasabb a 4., 5. és 6. cikkben említett bónuszok összegénél.

(4) A pályahálózat-működtetők számára lehetővé kell tenni, hogy eltekintsenek a (3) bekezdés alkalmazásától, amennyiben az érintett tagállamban az uniós joggal összhangban a zajhatásokból eredő költséget a közúti fuvarozási ágazatban hasonlóképpen felszámítják.

(5) A 3. cikktől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy program befejezése után is alkalmaznak vagy ekkortól bevezetnek máluszt, azzal a feltétellel, hogy az uniós joggal összhangban a közúti teherfuvarozási ágazatban is alkalmaznak hasonló intézkedést.

(6) A málusz bevezetéséről és annak mértékéről való döntésnél a pályahálózat-működtető az érintett felekkel való konzultáció után szükség szerint figyelembe veheti a vasúti teherszállítás által érintett terület érzékenységét, különösen a lakosság számát és a vasúti sínek mentén a vasúti zajnak való kitettség mértékét.

8. cikk

Adminisztratív rendelkezések

(1) A pályahálózat-működtetők felelősek a program igazgatásáért, ezen belül a vasúti társaságokkal megvalósuló pénzügyi forgalom könyveléséért. A program alkalmazásának időtartama alatt és a program befejezését követő tíz évben az illetékes nemzeti hatóságok kérésére hozzáférhetővé kell tenniük az e pénzügyi forgalomra vonatkozó adatokat.

(2) A pályahálózat-működtető meglévő nyilvántartásokat és más rendelkezésre álló eszközöket használ a vagonok vagy mozdonyok állapotát (kompozit féktuskókkal utólag megfelelőképpen felszerelt, csendes vagy zajos, nagyon halk) igazoló bizonyítékok gyűjtésére.

(3) Ha a (2) bekezdésben említett adatok nem szerezhetők be nyilvántartásokból vagy megfelelő eszközök révén, a pályahálózat-működtető felkéri a vasúti társaságot az általa használni szándékozott vagonok és mozdonyok állapotának igazolására.

Kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok esetében a vasúti társaság megfelelő műszaki vagy pénzügyi bizonyítékot nyújt arra vonatkozóan, hogy az utólagos felszerelés megtörtént.

Csendes vagonok esetében a vasúti társaság üzembehelyezési engedélyt vagy más azzal egyenértékű bizonyítékot nyújt.

Nagyon halk vagonok és mozdonyok esetében a vasúti társaság az alacsonyabb zajszintet igazoló bizonyítékot nyújt, beleértve adott esetben a végrehajtott zajcsökkentő módosítások részleteit.

(4) A meglévő programok igazgatására nemzeti szinten létrehozott adminisztratív intézkedéseket továbbra is lehet alkalmazni, ha azok megfelelnek e rendeletnek.

(5) A program adminisztratív költségeit a bónusz vagy málusz mértékének meghatározásánál nem szabad figyelembe venni.

(6) A programot alkalmazó tagállamok pályahálózat-működtetői együttműködnek, különösen az e rendeletben előírt, a teherszállító járművek által keltett zajhatásokból eredő költség felszámításához szükséges eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében, beleértve a (3) bekezdésben említett bizonyítékok formátumát is.

9. cikk

Bejelentési kötelezettség

(1) A programokat alkalmazhatóságuk előtt be kell jelenteni a Bizottságnak.

(2) 2016. május 1-jéig, és minden azt követő év május 1-jéig a tagállamok jelentik a Bizottságnak a megelőző naptári évre vonatkozóan legalább a következő adatokat:

a) a 4. cikkben említett bónusz által érintett vagonok száma;

b) adott esetben a 6. cikkben említett bónusz által érintett vagonok és mozdonyok száma;

c) adott esetben az 5. cikkben említett bónusz által érintett vonatok száma;

d) adott esetben a málusz által érintett vonatok száma;

e) kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok megtett futásteljesítménye az adott tagállamban;

f) a csendes és zajos vonatok becsült futásteljesítménye az adott tagállamban.

(3) A Bizottság kérésére további adatokat is közölni kell, amennyiben azok rendelkezésre állnak. Ezen adatok magukban foglalhatják a következőket:

a) a kompozit féktuskókkal utólag felszerelt vagonok, csendes vonatok, valamint nagyon halk vagonok és mozdonyok részére nyújtott bónuszok teljes összege;

b) a beszedett málusz teljes összege;

c) a bónusz és málusz átlagos összege tengelykilométerenként.

10. cikk

Felülvizsgálat

(1) 2018. december 31-ig a Bizottság értékeli a programok végrehajtását, különös tekintettel a vagonok kompozit féktuskókkal való utólagos felszerelésének előrehaladására, valamint a levont bónusz és a kifizetett málusz egyensúlyára. Ezenkívül a Bizottság felülvizsgálja az e rendelet szerint létrehozott programok által a vasúti szállítási ágazat általános versenyképességére gyakorolt hatást, valamint a programon keresztül bevezetett ösztönzőknek a vasúti társaságoktól a kocsiüzemeltetők felé való továbbadását.

(2) Az értékelés eredményének fényében a Bizottság – amennyiben szükséges – módosíthatja e rendeletet, különösen a bónusz minimális szintje tekintetében.

11. cikk

Meglévő programok

(1) Az e rendelet hatálybalépésének időpontjában már meglévő programokat – ezen belül az ilyen programokon alapuló szerződéseket – legkésőbb 2016. december 10-ig továbbra is alkalmazni lehet. Az e rendeletben meghatározott programot csak a meglévő programok befejezése után lehet alkalmazni. A meglévő programokat nem kell befejezni, ha a pályahálózat-működtető a programot és az azon alapuló szerződéseket 2016. december 11-ig e rendeletnek megfelelővé teszi.

(2) Az olyan tagállamok pályahálózat-működtetői, ahol voltak az (1) bekezdésben említett programok, dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák a 3. cikk (2) bekezdését, amennyiben programjaik teljes időtartama legalább 6 év.

12. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet a 2015. június 16-tól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban.

Kelt Brüsszelben, 2015. március 13-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER