



Bruxelles, 19 octombrie 2023  
(OR. en)

14445/23

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2023/0361(COD)**

---

---

**TRANS 435  
AVIATION 195  
CODEC 1940**

### **PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	17 octombrie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 591 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 80/2009, (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește anumite cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 591 final.

---

Anexă: COM(2023) 591 final



Bruxelles, 17.10.2023  
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 80/2009, (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește anumite cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației**

(Text cu relevanță pentru SEE)

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

În comunicarea sa intitulată „Competitivitatea pe termen lung a UE: perspectiva după 2030”<sup>1</sup>, Comisia a subliniat importanța unui sistem de reglementare care să asigure atingerea obiectivelor cu costuri minime. Prin urmare, Comisia s-a angajat să introducă noi măsuri pentru a raționaliza și a simplifica cerințele de raportare, cu scopul final de a reduce aceste sarcini cu 25 % fără a submina obiectivele de politică aferente.

Cerințele de raportare joacă un rol esențial în ceea ce privește asigurarea aplicării corecte și a monitorizării corespunzătoare a legislației. Costurile lor sunt, în general, compensate în mare măsură de beneficiile pe care le aduc, în special în ceea ce privește monitorizarea și asigurarea conformității cu principalele măsuri de politică. Cu toate acestea, cerințele de raportare pot impune, de asemenea, sarcini disproporționate asupra părților interesate, afectând în special IMM-urile și microîntreprinderile, având în vedere totodată evoluțiile organizaționale și tehnologice care impun ajustarea cerințelor de raportare inițiale. Acumularea lor în timp poate duce la obligații redundante, dublate sau caduce, la o frecvență și un calendar ineficiente sau la metode inadecvate de colectare.

Prin urmare, simplificarea obligațiilor de raportare și reducerea sarcinii administrative reprezintă o prioritate. În acest context, prezenta propunere vizează simplificarea inițiativelor din domeniul de politică al transporturilor care vizează în special transportul rutier și aerian.

Propunerea va elimina sau va raționaliza obligațiile de raportare specifice pentru autoritățile publice, după cum urmează:

- Propunerea elimină obligația prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>2</sup> pentru vânzătorii de sisteme informatizate de rezervare (SIR) de a prezenta rapoarte care să detalieze structura acționariatului și modelele de conducere o dată la patru ani și la cererea Comisiei. Această obligație de raportare este menită să monitorizeze aplicarea articolului 10 din regulamentul respectiv, care stabilește norme specifice pentru transportatorii asociați, menite în special să-i împiedice pe acești transportatori să trateze în mod discriminatoriu SIR-urile concurente și să împiedice SIR-urile deținute de acești transportatori să trateze în mod discriminatoriu transportatorii asociați ai altor SIR-uri. Evaluarea din 2020 a acestui regulament<sup>3</sup> a sugerat că această dispoziție pare a fi redundantă, deoarece companiile aeriene nu mai dețin SIR-uri și, prin urmare, prezentarea raportului de audit nu mai este justificată. Cu toate acestea, Comisia ar trebui să își păstreze competența existentă de a solicita astfel de rapoarte, pentru a putea aplica în mod eficace articolul 10, în cazul în care o companie aeriană ar participa la un SIR în viitor. Dispoziția care impune vânzătorilor să informeze Comisia cu privire la identitatea auditorului înainte de a confirma numirea acestuia și care permite Comisiei să solicite înlocuirea acestuia este, de asemenea, eliminată.

---

<sup>1</sup> COM(2023)168.

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului, JO L 35, 4.2.2009, p. 47.

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=ro](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=ro)

- Obligația prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>4</sup> de a publica un raport privind siguranța la nivel național se elimină. Această obligație este în prezent redundantă, având în vedere evaluarea anuală a siguranței publicată de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA).
- Se elimină obligația statelor membre prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>5</sup> de a raporta Comisiei lista atelierelor care pot efectua instalări, verificări și reparații ale tahografelor și obligația Comisiei de a publica aceste liste. Aceste liste au avut dezavantajul de a oferi doar un instantaneu al atelierelor aprobate. Ele sunt înlocuite cu obligația statelor membre de a publica aceste informații pe un site web accesibil publicului și de a le actualiza în permanență și cu obligația Comisiei de a publica lista acestor site-uri web.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Propunerea face parte dintr-un prim pachet de măsuri de raționalizare a cerințelor de raportare. Ea reprezintă o etapă în cadrul unui proces continuu care analizează în mod cuprinzător cerințele de raportare existente, cu scopul de a evalua relevanța lor continuă și de a le face mai eficiente.

Raționalizarea introdusă de aceste măsuri nu va afecta realizarea obiectivelor din domeniul de politică vizat, deoarece ele nu afectează respectarea de către statele membre a obligațiilor de bază.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

În cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), Comisia se asigură că legislația sa este adecvată scopului și orientată către nevoile părților interesate și că reduce la minimum sarcinile, îndeplinindu-și totodată obiectivele. Prin urmare, aceste propuneri fac parte din programul REFIT întrucât reduc complexitatea sarcinilor de raportare care decurg din cadrul juridic al UE.

Deși anumite cerințe de raportare sunt esențiale, ele trebuie să fie cât mai eficiente posibil, evitând suprapunerile, eliminând sarcinile inutile și utilizând într-o măsură cât mai mare soluții digitale și interoperabile.

Propunerile de față raționalizează cerințele de raportare, astfel încât realizarea obiectivelor legislației să fie mai eficientă și mai puțin împovărătoare pentru autoritățile publice și pentru întreprinderi.

---

<sup>4</sup> Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, JO L 295, 12.11.2010, p. 35.

<sup>5</sup> Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, JO L 60, 28.2.2014, p. 1.

## **2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

### **• Temei juridic**

Temeiul juridic al Regulamentului (CE) nr. 80/2009 este reprezentat de articolul 71 și articolul 80 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în prezent articolul 91 și, respectiv, articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), cel al Regulamentului (UE) nr. 165/2014 este articolul 91 din TFUE, iar cel al Regulamentului (UE) nr. 996/2010 este articolul 100 alineatul (2) din TFUE. Prin urmare, temeiul juridic al regulamentului propus ar trebui să fie articolul 91 și articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

### **• Subsidiaritate**

Cerințele de raportare în cauză sunt impuse de legislația UE. Prin urmare, raționalizarea acestora este cel mai bine realizată la nivelul UE pentru a asigura securitatea juridică și coerența raportării. Acest lucru va asigura condiții de concurență echitabile pentru întreprinderile și administrațiile publice din întreaga UE, care vor beneficia de raționalizarea cerințelor de raportare care decurg din aceste propuneri.

### **• Proporționalitate**

Raționalizarea cerințelor de raportare simplifică cadrul juridic prin introducerea unor modificări minime ale cerințelor existente, care nu afectează fondul obiectivului de politică mai larg. Prin urmare, propunerea se limitează la modificările care sunt necesare pentru a asigura o raportare eficientă, fără a modifica niciunul dintre elementele de fond ale legislației în cauză.

### **• Alegerea instrumentului**

Regulamentul propus modifică trei regulamente care au temeiuri juridice compatibile și vizează numai cerințele de raportare. Prin urmare, este adecvat ca aceste modificări să fie incluse într-o singură propunere legislativă.

## **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

### **• Evaluări ex post/verificarea adecvării legislației existente**

N/A

### **• Consultări cu părțile interesate**

N/A

### **• Obținerea și utilizarea expertizei**

Aceste propuneri au fost identificate în urma unui proces de control intern al obligațiilor de raportare existente și pe baza experienței dobândite ca urmare a punerii în aplicare a legislației conexe. Întrucât este vorba despre o etapă din cadrul procesului de evaluare continuă a cerințelor de raportare care decurg din legislația UE, controlul acestor sarcini și al impactului lor asupra părților interesate va continua.

### **• Evaluarea impactului**

Propunerea vizează modificări limitate și specifice ale legislației în vederea raționalizării cerințelor de raportare. Aceste modificări se bazează pe experiența dobândită ca urmare a punerii în aplicare a legislației. Ele nu au un impact semnificativ asupra politicii, ci doar

asigură o punere în aplicare mai eficientă și mai eficace. Natura specifică a acestor modificări și lipsa opțiunilor de politică relevante fac inutilă o evaluare a impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Aceasta este o propunere REFIT, care vizează simplificarea legislației și reducerea sarcinilor pentru părțile interesate, îndeosebi pentru autoritățile publice.

Prin propunerea de modificare a Regulamentului (CE) nr. 80/2009, vânzătorii de SIR vor fi scutiți de obligația de a prezenta Comisiei rapoarte de audit o dată la patru ani și, implicit, de costurile aferente. Obligația de a prezenta astfel de rapoarte la solicitarea Comisiei rămâne aplicabilă, dar ea nu mai este însoțită de obligația acestor societăți de a notifica în prealabil Comisiei identitatea auditorului înainte de numire și nici de posibilitatea Comisiei de a solicita o modificare a auditorului, acestea fiind obligații atât împovărătoare, cât și potențial costisitoare.

Propunerea de eliminare a obligației administrațiilor naționale de a elabora un raport privind siguranța în domeniul aviației le scutește pe acestea de o sarcină administrativă.

În ceea ce privește obligația de raportare prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 165/2014, care impune statelor membre să raporteze cu privire la atelierele aprobate care pot instala, verifica sau repara tahografele – și cu privire la cardurile emise atelierelor respective – sistemul propus este mai rațional și mai eficient, deoarece lista acestor ateliere va fi actualizată în permanență, în beneficiul autorităților de aplicare a legii și al operatorilor. Într-adevăr, sistemul actual de raportare oferă doar un instantaneu al atelierelor aprobate și, în special, al cardurilor emise acestora. Întrucât cardurile emise atelierelor sunt valabile doar un an, listele trimise Comisiei de către statele membre își pierd actualitatea treptat în cursul anului următor, înainte de a deveni aproape complet depășite un an mai târziu. Menținerea unor liste actualizate la dispoziția publicului reduce costurile de punere în aplicare și de asigurare a respectării legislației nu numai pentru conducătorii auto și operatori, asigurându-le acestora accesul la ateliere și instalatori autorizați, în special în alte state membre, dar și pentru autoritățile de aplicare a legii, care altminteri ar trebui să verifice aceste liste în scopul aplicării legislației. Statele membre care dispun deja de un astfel de site web nu vor constata nicio modificare a sarcinii administrative generate de prezenta propunere.

- Drepturile fundamentale

N/A

#### **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

N/A

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

N/A

### **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

*Articolul 1 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 80/2009*

Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 80/2009 prevede în prezent că, o dată la patru ani sau la cererea Comisiei, vânzătorii de SIR trebuie să prezinte un raport de audit independent care detaliază structura acționariatului și modelul de conducere. În plus, ei trebuie să informeze Comisia cu privire la identitatea auditorului, iar Comisia poate solicita înlocuirea acestuia. Conform propunerii de modificare, vânzătorii vor avea obligația de a prezenta un raport de audit independent numai la cererea Comisiei.

*Articolul 2 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010*

Articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 impune în prezent statelor membre să publice un raport anual privind siguranța. Articolul 2 din propunere elimină această dispoziție, deoarece evaluarea anuală a siguranței este acum publicată de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA).

*Articolul 3 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014*

Articolul 24 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 impune în prezent statelor membre să transmită anual Comisiei lista atelierelor aprobate și a cardurilor care le-au fost emise acestora și solicită, de asemenea, Comisiei să publice aceste liste. Articolul 3 din propunere înlocuiește acest alineat cu un alineat care impune statelor membre să publice pe un site web accesibil publicului și să actualizeze în permanență listele atelierelor aprobate și ale cardurile care le-au fost emise acestora. Articolul prevede, de asemenea, obligația Comisiei de a publica lista acestor site-uri web naționale pe site-ul său web.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 80/2009, (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește anumite cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Cerințele de raportare joacă un rol esențial în ceea ce privește asigurarea monitorizării corespunzătoare și a aplicării corecte a legislației. Cu toate acestea, este important ca aceste cerințe să fie raționalizate pentru a se asigura faptul că ele îndeplinesc scopul pentru care au fost instituite și pentru a limita sarcina administrativă.
- (2) Regulamentele (CE) nr. 80/2009<sup>3</sup>, (UE) nr. 996/2010<sup>4</sup> și (UE) nr. 165/2014<sup>5</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului conțin o serie de cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației care trebuie, așadar, simplificate, în

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului (JO L 35, 4.2.2009, p. 47).

<sup>4</sup> Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

<sup>5</sup> Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).



conformitate cu Comunicarea Comisiei intitulată „Competitivitatea pe termen lung a UE: perspectiva după 2030”<sup>6</sup>.

- (3) Mai precis, articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 80/2009 prevede că fiecare vânzător de sisteme informatizate de rezervare (SIR) trebuie să prezinte o dată la patru ani și, în plus, la cererea Comisiei, un raport de audit independent care detaliază structura acționariatului și modelul de conducere.
- (4) Această obligație de audit și de raportare este menită să permită Comisiei să monitorizeze aplicarea articolului 10 din Regulamentul (CE) nr. 80/2009, care stabilește norme specifice pentru transportatorii asociați. Aceste norme sunt menite în special să-i împiedice pe transportatorii asociați să trateze în mod discriminatoriu SIR-urile concurente și să împiedice SIR-urile deținute de transportatorii respectivi să trateze în mod discriminatoriu alți transportatori. Evaluarea Regulamentului (CE) nr. 80/2009 efectuată în 2020<sup>7</sup> a sugerat că dispozițiile respective privind transportatorii asociați ar putea fi redundante, deoarece companiile aeriene nu mai dețin SIR-uri și nu există nicio dovadă că acestea ar încerca să le achiziționeze dacă normele respective nu ar exista. Prin urmare, prezentarea de rapoarte de audit o dată la patru ani nu mai este justificată. Cu toate acestea, Comisia trebuie să își păstreze competența de a solicita rapoartele de audit atunci când este necesar, pentru a putea aplica efectiv normele privind transportatorii asociați, dacă este necesar.
- (5) Articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 prevede publicarea anuală a unui raport privind siguranța la nivel național, pentru a informa publicul cu privire la nivelul general de siguranță a aviației. Această obligație a fost menită să asigure transparența cu privire la situația generală a siguranței aviației în statele membre și, în special, cu privire la contribuția activităților de investigare a accidentelor în această privință, având în vedere contextul regulamentului. Cu toate acestea, obligația a devenit redundantă având în vedere evaluarea anuală privind siguranța publicată de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației în temeiul articolului 72 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>8</sup>, care acoperă întregul sistem aviatic al Uniunii, inclusiv investigarea accidentelor.
- (6) Articolul 24 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 prevede că autoritățile competente ale statelor membre transmit anual Comisiei, dacă este posibil, în format electronic, listele montatorilor și atelierelor aprobate care pot efectua instalări, verificări, inspecții și reparații ale tahografelor, precum și ale cardurilor care le-au fost emise acestora. Ulterior, Comisia trebuie să publice listele respective pe site-ul său web.
- (7) Faptul că perioada de valabilitate a cardurilor emise atelierelor este de un an și faptul că listele comunicate de statele membre Comisiei oferă doar un instantaneu al atelierelor aprobate și al cardurilor valabile emise acestora înseamnă că, în cursul

---

<sup>6</sup> COM(2023)168.

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=ro](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=ro)

<sup>8</sup> Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

anului următor, o parte tot mai mare a cardurilor atelierelor publicate pe site-ul web al Comisiei nu mai sunt valabile. Prin urmare, statele membre trebuie să aibă obligația de a publica aceste informații și de a le actualiza în permanență pe un site web accesibil publicului. Comisia trebuie să publice lista tuturor site-urilor web ale statelor membre unde pot fi găsite informațiile respective. Unele state membre dispun deja de astfel de site-uri web. Prin urmare, această obligație ar avea ca rezultat reducerea sarcinii administrative atât pentru Comisie, cât și pentru statele membre, precum și reducerea costurilor de asigurare a respectării legislației pentru părțile interesate, prin asigurarea unei distribuții mai actualizate și mai eficiente a informațiilor.

- (8) Prin urmare, Regulamentele (CE) nr. 80/2009, (UE) nr. 996/2010 și (UE) nr. 165/2014 trebuie modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

##### *Modificarea Regulamentului (CE) nr. 80/2009*

Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Consiliului se înlocuiește cu următorul text:

#### *„Articolul 12*

Comisia poate solicita oricărui vânzător de sistem să prezinte un raport de audit independent care să detalieze structura acționariatului și modelul de conducere. Costurile legate de raportul de audit sunt suportate de vânzătorul de sistem.”

#### *Articolul 2*

##### *Modificarea Regulamentului (UE) nr. 996/2010*

La articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010, alineatul (5) se elimină.

#### *Articolul 3*

##### *Modificarea Regulamentului (UE) nr. 165/2014*

La articolul 24 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Autoritățile competente ale statelor membre publică listele montatorilor și atelierelor autorizate, precum și ale cardurilor care le-au fost emise acestora pe un site web accesibil publicului și se asigură că aceste liste sunt actualizate. Comisia publică lista acestor site-uri web naționale pe site-ul său web.”

#### *Articolul 4*

##### *Intrarea în vigoare*

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

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

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European  
Președinta*

*Pentru Consiliu  
Președintele*