

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/909 AL COMISIEI**din 12 iunie 2015****privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar****(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 ⁽¹⁾, în special articolul 31 alineatul (3),

întrucât:

- (1) O necesitate de a accelera reînnoirea sau întreținerea în urma unei utilizări mai intense a rețelei poate fi luată în considerare în scopul calculării costurilor directe, cu condiția să se asigure faptul că sunt incluse doar costurile direct imputabile exploatării serviciului de transport feroviar.
- (2) Administratorii de infrastructură au obligația de a exploata rețelele în contextul în care acestea se confruntă cu restricții care împiedică un control al costurilor și o gestionare eficiente. În consecință, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili costurile directe la nivelul costurilor furnizării eficiente a serviciilor.
- (3) Stabilirea taxei de acces la calea ferată în funcție de costurile generate direct de serviciul de transport feroviar nu ar trebui să cauzeze pentru administratorul de infrastructură nicio pierdere financiară netă și niciun câștig financiar net în urma exploatării serviciului de transport feroviar.
- (4) Valorile istorice ale activelor ar trebui să se bazeze pe sumele plătite pentru achiziționarea activelor de către administratorul de infrastructură, cu condiția ca administratorul de infrastructură să rămână responsabil pentru aceste sume.
- (5) Administratorului de infrastructură nu ar trebui să i se permită să recupereze costul de investiție într-un activ atunci când nu este obligat să ramburseze acest cost.
- (6) Având în vedere că modalitățile de calculare a costului suportat direct ca urmare a exploatării unui serviciu de transport feroviar ar trebui să fie aplicabile în întreaga Uniune, acestea trebuie să fie compatibile cu sistemele existente de contabilitate a costurilor cu infrastructura și cu datele privind costurile aplicate de administratorii de infrastructură.
- (7) Utilizarea previziunilor referitoare la costuri și la nivelurile de performanță nu ar trebui să dea naștere, în condiții de activitate obișnuite, la niveluri mai mari ale costurilor directe și ale taxelor de acces la calea ferată și, în cele din urmă, la o utilizare ineficace a rețelei. Prin urmare, ar trebui aplicate valorile istorice ale activelor, iar valorile curente ar putea fi luate în considerare numai dacă valorile istorice nu sunt disponibile sau dacă valorile curente sunt mai scăzute. Alternativ, ar putea fi folosite valori estimate sau valori de înlocuire, precum și previziuni ale costurilor și previziuni referitoare la nivelurile de performanță, cu condiția ca administratorul de infrastructură să prezinte organismului de reglementare modul în care le-a stabilit și să demonstreze că le-a stabilit în mod obiectiv.
- (8) Administratorului de infrastructură ar trebui să i se permită să includă în calculul costurilor sale directe doar costurile pentru care poate demonstra în mod obiectiv și solid că sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. De exemplu, uzura semnalelor de cale și a posturilor de mișcare nu variază în funcție de trafic și, prin urmare, nu ar trebui să facă obiectul unei taxe bazate pe costuri directe ⁽²⁾. În schimb unele părți, cum ar fi infrastructura macazurilor, vor fi expuse la uzură prin exploatarea unui serviciu de transport feroviar și, prin urmare, ar trebui să facă parțial obiectul unei taxe bazate pe costurile directe. Pe măsură ce senzorii sunt tot mai larg utilizați la bordul trenurilor și la nivelul infrastructurii, aceștia ar putea furniza informații suplimentare cu privire la uzura efectivă cauzată de serviciul de transport feroviar.
- (9) Curtea de Justiție a pronunțat o hotărâre cu privire la calcularea costurilor directe generate de exploatarea serviciului de transport feroviar ⁽³⁾. Prezentul regulament ține seama de această hotărâre.

⁽¹⁾ JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

⁽²⁾ Studiul CATRIN oferă o imagine sinoptică asupra diferitelor studii privind caracteristicile infrastructurii utilizate în studiile econometrice ale costurilor feroviare a șapte administratori de infrastructură din UE. Șase din cei șapte administratori de infrastructură nu au considerat gestionarea traficului sau semnalizarea ca fiind o caracteristică relevantă pentru studiile lor econometrice de cost (a se vedea tabelul 13, elementul livrabil 1 al studiului CATRIN, p. 40).

⁽³⁾ Hotărârea Curții în cauza Comisia/Polonia, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, punctele 82, 83 și 84.

- (10) Echipamentele de alimentare cu energie electrică, precum cablurile sau transformatoarele, nu sunt în general supuse uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar. Ele nu sunt expuse nici la frecare, nici la alte efecte cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar. Prin urmare, aceste costuri aferente echipamentelor de alimentare cu energie electrică nu ar trebui să fie incluse în calcularea costurilor generate direct de o exploatare a serviciului de transport feroviar. Cu toate acestea, trenurile care utilizează tracțiunea electrică uzează mediul de contact (linia electrică aeriană sau a treia șină de electrificare), din cauza frecării și a arcurilor electrice pe care le provoacă. În consecință, o parte din costurile de întreținere și de reînnoire ale acestor medii de contact ar putea fi considerate ca fiind direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile de întreținere și de reînnoire ale celorlalte componente ale echipamentului liniei catenare pot de asemenea să fie influențate direct în urma circulației feroviare, care solicită echipamentele electrice și mecanice.
- (11) Utilizarea de vehicule sau de linii de cale ferată cu anumite caracteristici de proiectare conduce la niveluri diferite ale costurilor directe generate de serviciul de transport feroviar. Statele membre le pot permite administratorilor lor de infrastructură să adapteze costurile directe medii în conformitate cu (printre altele) cele mai bune practici internaționale, pentru a reflecta aceste diferențe.
- (12) Un principiu economic bine stabilit este faptul că taxele de utilizare bazate pe costurile marginale asigură utilizarea cea mai eficientă posibilă a capacității disponibile a infrastructurii. Prin urmare, administratorul de infrastructură poate decide să utilizeze o aproximare a costurilor marginale pentru calcularea costului său direct imputabil exploatării serviciului de transport feroviar.
- (13) În plus, cele mai bune practici internaționale ⁽¹⁾ au stabilit metode și modele, precum modelarea econometrică sau inginerescă, pentru a calcula costurile marginale ale utilizării infrastructurii. În același timp, cele mai bune practici internaționale vor continua să se dezvolte, pe măsură ce sunt realizate analize și cercetări independente suplimentare – verificate independent de administratorul de infrastructură, de exemplu de către organismul de reglementare –, inclusiv analize și cercetări care ar putea fi specifice unui anumit stat membru, din cauza caracteristicilor de infrastructură particulare. În consecință, administratorul de infrastructură ar trebui să poată utiliza aceste modele pentru a stabili costurile directe generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.
- (14) Diferite forme de modelare econometrică sau inginerescă ar putea oferi un nivel mai ridicat de precizie în ceea ce privește calcularea costurilor directe sau a costurilor marginale ale utilizării infrastructurii. Cu toate acestea, modelarea costurilor necesită un nivel mai ridicat de calitate a datelor și a expertizei decât metodele bazate pe deducerea din costurile integrale a anumitor categorii de costuri neeligibile. Mai mult, este posibil ca organismele de reglementare să nu fie încă în măsură să verifice conformitatea unui calcul concret cu dispozițiile Directivei 2012/34/UE. În consecință, în cazul în care sunt îndeplinite aceste cerințe mai stricte, administratorul de infrastructură trebuie să aibă dreptul de a calcula costurile directe pe baza modelării econometrice sau ingineresti ori pe baza unei combinații a celor două tipuri de modelare.
- (15) Organismele de reglementare ar trebui să poată verifica dacă diferitele principii de taxare sunt aplicate în mod consecvent cu informațiile care le sunt furnizate de administratorul de infrastructură. Prin urmare, anexa IV la Directiva 2012/34/UE impune ca administratorul de infrastructură să descrie în detaliu, în documentul de referință al rețelei, metodologia, regulile și, după caz, baremurile folosite atât pentru costuri, cât și pentru taxe.
- (16) Valori ale costurilor unitare directe calculate de studii internaționale ⁽²⁾ în strânsă colaborare cu administratorii de infrastructură. Deși aceste studii au analizat diverse metode utilizate în statele membre pentru diferite compuneri ale parcului și pentru diferite destinații, multe valori ale costurilor directe pe tren-kilometri s-au dovedit a fi de sub 2 EUR (la prețurile și ratele de schimb din 2005, utilizând un indice al prețurilor corespunzător) per tren-km aferent unui tren de 1 000 de tone. În vederea reducerii efortului administrativ pentru organismele de reglementare, nu ar trebui să fie necesar același grad de detaliu pentru calcularea costurilor directe atunci când valoarea lor rămâne sub acest nivel.
- (17) Din diferite motive, cum ar fi creșterea productivității, răspândirea noilor tehnologii sau o mai bună înțelegere a cauzalității costurilor, calcularea costurilor directe ar trebui să fie actualizată sau revizuită în mod regulat în conformitate cu, printre altele, cele mai bune practici internaționale.
- (18) Având în vedere că întreprinderile feroviare au nevoie de sisteme de taxare previzibile și că au așteptări rezonabile în ceea ce privește evoluția taxelor de infrastructură, administratorul de infrastructură ar trebui să furnizeze un plan de introducere treptată pentru întreprinderile feroviare care exploatează servicii de transport feroviar și pentru care taxele ar putea să crească în mod semnificativ ca urmare a unei evaluări a implementării modalităților de calcul existente, dacă un astfel de plan de introducere treptată este solicitat de organismul de reglementare.
- (19) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 62 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE,

⁽¹⁾ Element livrabil D1 al studiului CATRIN, coordonat de VTI, martie 2008, p. 37-54 și p. 82-84.

⁽²⁾ Proiectul GRACE coordonat de Universitatea din Leeds, elementul livrabil D7 „Generalisation of marginal social cost estimates”, pagina 22, 23.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciilor de transport feroviar, în scopul stabilirii taxelor pentru pachetul minim de acces (setul minim de prestații) și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la articolul 31 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE.
- (2) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor privind finanțarea infrastructurii sau echilibrul între venituri și cheltuieli ale administratorului de infrastructură, prevăzute la articolul 8 din Directiva 2012/34/UE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „cost direct” înseamnă costul generat direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;
2. „cost unitar direct” înseamnă costul direct pe tren-kilometru, pe vehicul-kilometru, pe tonă brută-kilometru aferentă unui tren sau pe o combinație a acestora;
3. „centru de cost” înseamnă o unitate operațională din cadrul sistemului contabil al administratorului de infrastructură a căreia îi sunt alocate costurile în scopul repartizării directe sau indirecte a acestor costuri către un serviciu comercializabil.

Articolul 3

Costuri directe la nivel de rețea

- (1) Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între, pe de o parte, costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și, pe de altă parte, costurile neeligibile menționate la articolul 4.
- (2) Statul membru poate decide ca administratorul de infrastructură să aplice costurile furnizării eficiente a serviciilor în scopul calculării costurilor directe la nivel de rețea menționate la alineatul (1).
- (3) Valorile activelor utilizate pentru calcularea costurilor directe la nivel de rețea se bazează pe valori istorice sau, în cazul în care aceste valori nu sunt disponibile sau în cazul în care valorile curente sunt mai mici, pe valorile curente. Valorilor istorice ale activelor se bazează pe sumele plătite și documentate de administratorul de infrastructură în momentul achiziționării acestor active. În caz de anulare a datoriilor, prin care toate sau o parte din datoriile administratorului de infrastructură au fost preluate de altă entitate, administratorul de infrastructură atribuie o parte importantă a datoriilor anulate pentru a reduce valoarea activelor sale și a costurilor directe corespunzătoare la nivel de rețea. Prin derogare de la prima teză, administratorul de infrastructură poate aplica valori, inclusiv valori estimate, valori curente sau valori de înlocuire, dacă acestea pot fi măsurate în mod transparent, obiectiv și solid și justificate în mod corespunzător în fața organismului de reglementare.
- (4) Fără a aduce atingere articolului 4 și dacă administratorul de infrastructură poate măsura în mod transparent, solid și obiectiv și poate demonstra pe baza (între altele) celor mai bune practici internaționale că toate costurile sunt generate în mod direct de exploatarea serviciului de transport feroviar, administratorul de infrastructură poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:
 - (a) costurile aferente personalului necesar pentru a menține deschis un anumit tronson de linie dacă un solicitant cere să exploateze un anumit serviciu de transport feroviar programat în afara orelor de exploatare obișnuite pentru linia respectivă;
 - (b) partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;

- (c) partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară sau a celei de-a treia șine de electrificare sau a ambelor, precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;
- (d) costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație, în măsura în care acestea sunt direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.
- (5) Costurile utilizate pentru calcularea în temeiul prezentului articol se bazează pe plățile efectuate sau preconizate de administratorul de infrastructură. Costurile calculate în temeiul prezentului articol se măsoară sau se prognozează în mod consecvent pe baza datelor din aceeași perioadă de timp.

Articolul 4

Costuri neeligibile

- (1) Administratorul de infrastructură nu include în calcularea costurilor directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:
 - (a) costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson de linie pe care administratorul de infrastructură trebuie să le suporte chiar și în lipsa unor mișcări de trenuri;
 - (b) costurile care nu sunt legate de plăți efectuate de administratorul de infrastructură. Costurile sau centrele de cost care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces și de accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;
 - (c) costurile de achiziționare, de vânzare, de dezmembrare, de decontaminare, de recultivare sau de închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
 - (d) cheltuielile de regie la nivel de rețea, inclusiv salariile și pensiile care intră în această categorie;
 - (e) costurile de finanțare;
 - (f) costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;
 - (g) costurile imobilizărilor necorporale;
 - (h) costurile pentru senzorii de cale, echipamentele de comunicare și de semnalizare de cale, dacă acestea nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar;
 - (i) costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau echipamentele de telecomunicații;
 - (j) costurile legate de cazuri individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, fără a aduce atingere articolului 35 din Directiva 2012/34/UE;
 - (k) costurile pentru echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune, dacă nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile directe de exploatare a serviciilor de transport feroviar care nu utilizează echipamente de alimentare cu energie electrică nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;
 - (l) costurile legate de furnizarea informațiilor menționate la punctul 1 litera (f) din anexa II la Directiva 2012/34/UE, cu excepția cazului în care sunt generate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
 - (m) costurile administrative generate de regimurile de taxe diferențiate menționate la articolele 31 alineatul (5) și 32 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE;
 - (n) amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
 - (o) partea din costurile de întreținere și de reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.
- (2) Dacă administratorul de infrastructură a primit fonduri pentru finanțarea anumitor investiții în infrastructură pe care nu este obligat să le ramburseze și în cazul în care astfel de investiții sunt luate în considerare la calcularea costurilor directe, costurile unor astfel de investiții nu generează creșterea nivelului taxelor fără a aduce atingere articolului 32 din Directiva 2012/34/UE.
- (3) Costurile excluse din calcularea în temeiul prezentului articol sunt măsurate sau prognozate pe baza perioadei de timp menționate la articolul 3 alineatul (5).

*Articolul 5***Calcularea și modularea costurilor unitare directe**

(1) Administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru întreaga rețea prin împărțirea costurilor directe la nivel de rețea la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute kilometri prognozat sau efectiv realizat.

În mod alternativ, dacă administratorul de infrastructură demonstrează organismului de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE că valorile sau parametrii menționați la alineatul (2) diferă în mod semnificativ pentru diferite părți ale rețelei și după ce și-a împărțit rețeaua în părțile respective, administratorul de infrastructură calculează costurile unitare directe medii pentru părțile rețelei sale prin împărțirea costurilor directe pentru aceste părți la numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri sau de tone brute-kilometri prognozat sau efectiv realizat. Perioada de prognoză poate acoperi câțiva ani.

Pentru a calcula costurile unitare directe medii, administratorul de infrastructură poate utiliza o combinație de vehicul-kilometri, tren-kilometri sau tone brute-kilometri, cu condiția ca această metodă de calcul să nu afecteze legătura de cauzalitate directă cu exploatarea serviciului de transport feroviar. Fără a aduce atingere articolul 3 alineatul (3), administratorul de infrastructură poate aplica costuri efective sau prognozate.

(2) Statele membre pot autoriza administratorul de infrastructură să moduleze costurile unitare directe medii pentru a lua în considerare diferitele niveluri de uzură cauzate infrastructurii, în conformitate cu unul sau mai mulți dintre următorii parametri:

- (a) lungimea trenului și/sau numărul de vehicule din compunerea trenului;
- (b) masa trenului;
- (c) tipul de vehicul, în special masa sa nesuspendată;
- (d) viteza trenului;
- (e) puterea de tracțiune a unității motoare;
- (f) greutatea pe osie și/sau numărul de osii;
- (g) numărul înregistrat de teșituri ale roților sau utilizarea efectivă a echipamentelor de protecție împotriva alunecării roților;
- (h) rigiditatea longitudinală a vehiculelor și forțele orizontale care afectează calea ferată;
- (i) energia electrică consumată și măsurată sau dinamica pantografelor sau a patinelor de contact, ca parametru de stabilire a taxei pentru uzura firului de catenară sau a șinei electrice;
- (j) parametrii căii ferate, în special razele;
- (k) orice alți parametri legați de costuri, în cazul în care administratorul de infrastructură poate demonstra organismului de reglementare că valorile pentru fiecare astfel de parametru, inclusiv variația fiecărui astfel de parametru, acolo unde este relevant, sunt măsurate și înregistrate în mod obiectiv.

(3) Modularea costurilor unitare directe nu duce la creșterea costurilor directe la nivel de rețea menționate la articolul 3 alineatul (1).

(4) Costurile suplimentare generate de redirectionarea, programată sau nu, a trenurilor la inițiativa administratorului de infrastructură nu se includ în costurile directe generate de exploatarea serviciilor de transport feroviar în cauză. Prima teză nu se aplică în cazul în care întreprinderii feroviare i se rambursează aceste costuri suplimentare de către administratorul de infrastructură sau în cazul în care redirectionarea a rezultat în urma unei proceduri de coordonare în conformitate cu articolul 46 din Directiva 2012/34/UE.

(5) Numărul total de vehicul-kilometri, de tren-kilometri, de tone brute-kilometri sau o combinație a acestora, utilizat pentru calculele efectuate în temeiul prezentului articol, este măsurat sau prognozat pe baza perioadei de referință menționate la articolul 3 alineatul (5).

*Articolul 6***Modelarea costurilor**

Prin derogare de la articolul 3 alineatul (1) și de la articolul 5 alineatul (1) prima teză, administratorul de infrastructură poate calcula costurile unitare directe cu ajutorul unei modelări econometrice sau inginerești a costurilor care să fie sprijinită de dovezi solide, cu condiția să poată demonstra organismului de reglementare că respectivele costuri unitare

directe includ numai costurile directe generate de exploatarea serviciului feroviar și, în special, nu includ niciunul dintre costurile menționate la articolul 4. Organismul de reglementare poate solicita administratorului de infrastructură să calculeze, pentru comparație, costurile unitare directe în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) și cu articolul 5 alineatul (1) sau cu ajutorul modelării costurilor în conformitate cu prima teză.

Articolul 7

Control simplificat

(1) În cazul în care costurile directe la nivel de rețea menționate la articolul 3 alineatul (1) sau costurile directe calculate pe baza modelării menționate la articolul 6, înmulțite cu numărul de tren-kilometri, de vehicul-kilometri și/sau de tone brute-kilometri exploatare în perioada de referință, sunt echivalente fie cu mai puțin de 15 % din costurile totale de întreținere și de reînnoire, fie cu mai puțin de suma a 10 % din costurile de întreținere și 20 % din costurile de reînnoire, organismul de reglementare poate efectua controlul menționat la articolul 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE cu privire la calcularea costurilor directe la nivel de rețea în mod simplificat. Statele membre pot decide să crească procente menționate la prezentul alineat, dar fără a depăși dublul valorilor indicate.

(2) Organismul de reglementare poate accepta calculul costurilor unitare directe medii menționate la articolul 5 alineatul (1) și al costurilor unitare directe medii modulate menționate la articolul 5 alineatul (2) și/sau modelarea costurilor menționată la articolul 6 care face obiectul controlului simplificat menționat la alineatul (1) din prezentul articol, în cazul în care costurile directe medii per tren-kilometru al unui tren de 1 000 de tone se ridică la maximum 2 EUR (la prețurile și ratele de schimb din 2005, utilizând un indice de preț corespunzător).

(3) Controalele simplificate menționate la alineatele (1) și (2) sunt aplicate independent unul de altul. Controalele simplificate nu aduc atingere articolelor 31 sau 56 din Directiva 2012/34/UE.

(4) Organismul de reglementare stabilește detaliile controlului simplificat.

Articolul 8

Revizuirea calculului

Administratorul de infrastructură actualizează cu regularitate metoda de calculare a costurilor sale directe, luând în considerare, printre altele, cele mai bune practici internaționale.

Articolul 9

Dispoziții tranzitorii

Administratorul de infrastructură comunică organismului de reglementare metoda sa de calculare a costurilor directe și, dacă este cazul, un plan de introducere treptată, cel târziu până la 3 iulie 2017.

Articolul 10

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

Se aplică de la 1 august 2015.

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

Adoptat la Bruxelles, 12 iunie 2015.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER