EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.4.15.
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 13. ülésén a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás, valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás módosításainak elfogadásával, a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás és az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás elfogadásával, az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak naprakésszé tételével, továbbá az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatával kapcsolatban képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának (CTE) 13. ülésére 2021. június 22-én kerül sor Bernben. Az ülés napirendjén a következők szerepelnek:

– a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatára irányuló javaslat;

– a fuvarozási telematikai alkalmazásokra vonatkozó (FTA) egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak naprakésszé tételére irányuló javaslat.

A CTE által elfogadandó, fentiekre vonatkozó határozatok tekintetében az Unió által képviselendő álláspontot az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése alapján tanácsi határozattal kell meghatározni.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)

Az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (a továbbiakban: COTIF) olyan nemzetközi megállapodás, amelynek mind az Unió, mind 25 uniós tagállam szerződő fele (a tagállamok közül csak Ciprus és Málta nem).

Az Európai Unió 2011. június 16-án a 2013/103/EU tanácsi határozattal[1] csatlakozott a COTIF-hoz. A szóban forgó határozat III. melléklete megállapítja az OTIF szerinti eljárásokban a Tanács, a tagállamok és a Bizottság által követendő belső szabályokat. Az említett III. melléklet 3.1. pontja szerint amennyiben a napirendi pont olyan ügyekkel foglalkozik, amelyek az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak, a Bizottság szavaz az Unió nevében.

A COTIF 2. cikkének (1) bekezdése értelmében az OTIF célja a nemzetközi vasúti fuvarozás előmozdítása, fejlesztése és megkönnyítése minden szempontból, különösen egységes jogrendszer kialakítása révén a nemzetközi vasúti fuvarozással összefüggő egyes

[1] A Tanács 2013/103/EU határozata (2011. június 16.) az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o.).

jogterületeken. A COTIF emellett szabályozza az OTIF működését, illetve meghatározza célkitűzéseit, hatáskörét, a szerződő államokkal fennálló kapcsolatát, valamint általában véve a tevékenységeit.

A COTIF tehát különféle jogi és műszaki jellegű vasúti ügyekkel kapcsolatos vasúti jogszabályokat tartalmaz, amelyek két részre oszthatók: az egyik maga az egyezmény, amely az OTIF működését szabályozza, a másik pedig a nyolc függelék, amely egységes vasúti jogszabályokat határoz meg:

– A. függelék: Nemzetközi vasúti személy- és poggyászfuvarozási szerződés (**CIV**)

– B. függelék: Nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződés(**CIM**)

– C. függelék: Veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozása (**RID**)

– D. függelék: Nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződések (**CUV**)

– E. függelék: Nemzetközi vasúti forgalomban kiépített infrastruktúra használatára vonatkozó szerződés (**CUI**)

– F. függelék: Nemzetközi vasúti forgalomban történő felhasználásra szánt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagra alkalmazandó műszaki szabványok ellenőrzésére és egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozó egységes szabályok (**APTU egységes szabályok**)

– G. függelék: Nemzetközi forgalomban használt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagok műszaki engedélyezésére vonatkozó egységes szabályok (**ATMF egységes szabályok**)

– H. függelék: Nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó egységes szabályok (**EST egységes szabályok**)

A COTIF F. és G. függeléke alapján 12 egységes műszaki előírás foglalkozik a műszaki átjárhatósággal. A nemzetközi forgalomban való engedélyezés tekintetében a COTIF keretében hozott egységes műszaki előírások ugyanazt a célt szolgálják, mint az uniós átjárhatósági műszaki előírások.

A COTIF 47 szerződő állama közül 42 – beleértve a már említett 25 uniós tagállamot – alkalmazza az F. és a G. függeléket.

2.2. Az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága (CTE)

A Műszaki Szakértői Bizottság (CTE) a COTIF 13. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében jött létre. Tagsága a COTIF F. és G. függelékét (APTU és ATMF) alkalmazó OTIF-tagállamokból tevődik össze.

A CTE hatáskörébe tartoznak a vasúti vonatkozású átjárhatósági és műszaki harmonizációs ügyek, valamint a műszaki jóváhagyási eljárások. Ez a bizottság gondozza az APTU és az ATMF függeléket és a bennük foglalt, a nemzetközi vasúti forgalomban történő felhasználásra szánt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagokra vonatkozó egységes szabályokat, különösen az alábbiak tekintetében:

- járművekre és infrastruktúrára vonatkozó műszaki előírások elfogadása és szabványok ellenőrzése;
- a járművek megfelelőségének értékelésével kapcsolatos eljárások;
- a járművek karbantartásával kapcsolatos rendelkezések;

- a vonatok összeállításával és a járművek biztonságos használatával kapcsolatos feladatok;
- kockázatelemzéssel és -értékeléssel kapcsolatos rendelkezések;
- nyilvántartásokra vonatkozó előírások.

A CTE jelenleg egy állandó munkacsoporttal (WG TECH) rendelkezik, amelynek feladata a bizottság határozatainak előkészítése.

A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében, illetve az F. függelék (APTU) 6. cikkének megfelelően a CTE feladata az egységes műszaki előírások elfogadása vagy módosítása. Az ATMF 15. cikke (2) bekezdésének megfelelően a CTE feladata, hogy javaslatot tegyen az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő módosítására.

2.3. Jogi aktusok CTE általi elfogadása

Az APTU 6. cikkének megfelelően a CTE az egyezmény 16. és 20. cikkében, illetve 33. cikkének (6) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban dönt arról, hogy elfogadja-e az adott egységes műszaki előírást vagy az azt módosító rendelkezést. Az egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozó szokványos eljárás időtartama megközelítőleg másfél év lehet.

2.4. A CTE által a 2021. június 22-i ülésen elfogadandó tervezett jogi aktusok

2.4.1. A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás, valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás módosítása

Az OTIF egységes műszaki előírásai a COTIF vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagok építésére és üzemeltetésére vonatkozó alapelveiből, célkitűzéseiből és eljárásaiból adódó műszaki leírások, amelyek átfogó célkitűzése a lehető legmagasabb fokú átjárhatóság elérése. Az OTIF-on belül kidolgozott egységes műszaki előírások ugyanazt a célt szolgálják, mint az uniós átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k).

Az uniós jognak megfelelően engedélyezett járművek és az ATMF 3a. cikkének megfelelően a nemzetközi forgalomban engedélyezett járművek egyenértékűségének biztosítása érdekében továbbra is szükséges összehangolni az uniós átjárhatósági műszaki előírásokat és a COTIF egységes műszaki előírásait.

A CTE általi elfogadásra javasolt módosítások biztosítani fogják az ATMF által meghatározott, folytatólagos és teljes egyenértékűséget az uniós és a COTIF-rendelkezések között.

- A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó (LOC&PAS) egységes műszaki előírás

Ez az egységes műszaki előírás egy adott alrendszerre vonatkozik, biztosítva az alapvető követelményeknek való megfelelést, valamint a nemzetközi vasúti forgalomban szükséges műszaki rendszerek és alkotóelemek kölcsönös átjárhatóságát. A jelenlegi LOC&PAS egységes műszaki előírás az 1302/2014/EU bizottsági rendelet (LOC&PAS ÁME)[2] alapján került kidolgozásra.

[2] A Bizottság 1302/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 356., 2014.12.12., 228. o.).

A LOC&PAS egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat célja az APTU 2019. március 1-jei egységes szabályainak felülvizsgálata nyomán szükségessé vált új elemek beépítése, és az egységes műszaki előírás összehangolása az EU által az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel[3] 2019. május 16-án, az (EU) 2020/387 bizottsági végrehajtási rendelettel[4] pedig 2020. március 9-én módosított európai uniós LOC &PAS ÁME-vel.

Az európai uniós jognak megfelelően engedélyezett járművek és az ATMF 3a. cikkének megfelelően a nemzetközi forgalomban engedélyezett járművek folyamatos kölcsönös elismerésének biztosítása érdekében továbbra is biztosítani kell az uniós átjárhatósági műszaki előírásoknak és a COTIF egységes műszaki előírásainak az összehangolását.

Ezen túlmenően a brexitet követően a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága nagy-britanniai hálózatára vonatkozó különleges eseteket, minthogy azok törlésre kerültek az ÁME-ból, fel kell sorolni az egységes műszaki előírásban.

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítását.

- A teherkocsikra vonatkozó (WAG) egységes műszaki előírás

A teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás meghatározza a teherautókat szállító járművekre vonatkozó követelményeket. Ezek jelenleg egyenértékűek a 2019. május 16-i 2019/776/EU bizottsági végrehajtási rendelet által módosított WAG ÁME-vel.

A WAG egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat célja az APTU 2019. március 1-jei egységes szabályainak felülvizsgálata nyomán szükségessé vált új elemek beépítése, és az egységes műszaki előírás összehangolása az Európai Unióban zajló jogi fejleményekkel.

Az Európai Unió közzétette a 2020. március 9-i (EU) 2020/387 bizottsági végrehajtási rendeletet, amely újra módosította a WAG ÁME-t. Ezért az egységes műszaki előírás és az ÁME közötti folyamatos egyenértékűség biztosítása érdekében a WAG egységes műszaki előírást is újra módosítani kell.

Ezen túlmenően a brexitet követően a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága nagy-britanniai hálózatára vonatkozó különleges eseteket, minthogy azok törlésre kerültek az ÁME-ból, fel kell sorolni az egységes műszaki előírásban.

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítását.

- A csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó (PRM) egységes műszaki előírás

A PRM egységes műszaki előírás a nemzetközi forgalomban használt járművek tekintetében harmonizált követelményeket állapít meg a fogyatékossággal élő és a csökkent

[3] A Bizottság (EU) 2019/776 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról (HL L 139I., 2019.5.27., 108. o.).

[4] A Bizottság (EU) 2020/387 végrehajtási rendelete (2020. március 9.) a 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletnek a felhasználási terület kiterjesztése és az átmeneti időszakok tekintetében történő módosításáról (HL L 73., 2020.3.10., 6. o.).

mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségre vonatkozóan. A jelenlegi PRM egységes műszaki előírás a 2014-es európai uniós PRM ÁME alapján került kidolgozásra.

Ezt az uniós ÁME-t a 2019. május 16-i (EU) 2019/772 bizottsági végrehajtási rendelet[5] módosította az eszközleltár tekintetében a hozzáférhetőség korlátainak azonosítása, a felhasználók tájékoztatása, valamint a hozzáférhetőséggel kapcsolatos előrelépés figyelemmel kísérése és értékelése tekintetében.

Az európai uniós jognak megfelelően engedélyezett járművek és az ATMF 3a. cikkének megfelelően a nemzetközi forgalomban engedélyezett járművek folyamatos kölcsönös elismerésének biztosítása érdekében továbbra is biztosítani kell az uniós átjárhatósági műszaki előírásoknak és a COTIF egységes műszaki előírásainak az összehangolását.

A javasolt módosítások a PRM egységes műszaki előírást összehangolják az ÁME legújabb változatával, biztosítva, hogy a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségre vonatkozó szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt járművek esetében továbbra is teljesen egyenértékűek legyenek az ATMF tekintetében.

Ezen túlmenően a brexitet követően a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága nagy-britanniai hálózatára vonatkozó különleges eseteket, minthogy azok törlésre kerültek az ÁME-ból, fel kell sorolni az egységes műszaki előírásban.

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítását.

2.4.2. A vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire, valamint az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás elfogadása

- A vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó (TCRC) egységes műszaki előírás

Ez az egységes műszaki előírás részletes rendelkezéseket állapít meg a vasúti társaságoknak a nemzetközi forgalomban használt vonatok összeállításával kapcsolatos felelősségére, valamint a pályahálózat-működtetőknek a vonatok és a használni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének ellenőrzését érintő felelősségére vonatkozóan.

A javasolt TCRC egységes műszaki előírás két különböző uniós jogszabály – nevezetesen a forgalmi szolgálatra és a forgalomirányításra vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás (OPE ÁME) és a vasúti infrastruktúra-nyilvántartásra (RINF) vonatkozó előírások – néhány kiválasztott paraméterét egyesíti.

A WAG egységes műszaki előírás és a LOC&PAS egységes műszaki előírás hivatkozásokat tartalmaz az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire, amelyek során a vasúti társaságok ellenőrzik a járművek vagy vonatok valamennyi lényeges paraméterét annak biztosítása érdekében, hogy azok összeegyeztethetők legyenek azzal az útvonallal, amelyen a járműveket vagy vonatokat használni fogják. A javasolt TCRC egységes műszaki előírás rendelkezéseinek célja, hogy egyaránt felváltsák a WAG egységes műszaki előírás I. függelékét és a LOC&PAS egységes műszaki előírás K. függelékét.

[5] Bizottság (EU) 2019/772 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1300/2014/EU rendeletnek az eszközleltár tekintetében a hozzáférhetőség korlátainak azonosítása, a felhasználók tájékoztatása, valamint a hozzáférhetőséggel kapcsolatos előrelépés figyelemmel kísérése és értékelése céljából történő módosításáról (HL 139I, 2019.5.27., 1. o.).

Következésképpen a TCRC egységes műszaki előírás hatálybalépésével hatályon kívül kell helyezni a WAG egységes műszaki előírás I. függelékének a Műszaki Szakértői Bizottság által 2020. szeptember 30-án – 2021. április 1-jei hatálybalépési dátummal – elfogadott változatát, valamint a 2015. január 1-jei LOC&PAS egységes műszaki előírás K. függelékét.

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja a TCRC egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítását.

- Az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó (INF) egységes műszaki előírás

Ez az egységes műszaki előírás meghatározza a vasúti infrastruktúrának a járművekkel való kompatibilitás szempontjából releváns paramétereit, valamint az e paraméterek ellenőrzésére szolgáló konkrét módszereket.

A Műszaki Szakértői Bizottság részletesen elemezte a jogalapot, és iránymutatásokat fogalmazott meg az INF egységes műszaki előírás kidolgozására vonatkozóan.

Az INF egységes műszaki előírás, mely a TECH munkacsoport véleményét követve került megfogalmazásra, a legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel módosított INF ÁME-n alapul.

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja az INF egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítását.

2.4.3. Az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálata.

Az uniós és a COTIF-szabályok folytatólagos, az ATMF 3a. cikke (5) bekezdésében meghatározott egyenértékűségének biztosítása érdekében módosítani kell a COTIF-szabályokat.

Az új szöveg főként arra törekszik, hogy valamennyi járműtípusra kiterjessze a tanúsítás hatályát, amely eddig csak a teherkocsik esetében vonatkozott a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására.

Ennek következményeként, illetve függetlenül attól, hogy egy adott karbantartásért felelős szervezet kötelezően tanúsítandó-e, minden karbantartásért felelős szervezetnek, beleértve a külső tanúsítási szervek által nem tanúsított szervezeteket is, meg kell felelnie a javasolt egységes műszaki előírás II. mellékletében szereplő, a minimális karbantartást biztosító általános követelményeknek és szempontoknak.

Az ATMF egységes szabályai (a COTIF G. függeléke, a továbbiakban: ATMF) általános szabályokat állapítanak meg a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozóan.

A jelenlegi szövegek módosításának összefoglalóan két oka van:

– A karbantartásért felelős szervezetek tanúsításának hatálya az ATMF új A. mellékletében foglaltak szerint túlterjed a teherkocsikon. Ennek különösen az ATMF 15. cikkében kell tükröződnie, amely jelenleg csak teherkocsik esetében írja elő a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítását.

– Az ATMF 3a. cikke egy már nem hatályos uniós szabályozásra hivatkozik (a 2004/49/EK irányelvet[6] hatályon kívül helyezte és felváltotta az (EU) 2016/798 irányelv[7]).

[6] Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv).

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó előírások OTIF által javasolt teljes körű felülvizsgálatát.

2.4.4. Az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak naprakésszé tétele

Az FTA egységes műszaki előírás hivatkozik az FTA ÁME műszaki dokumentumaira[8], amelyek az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (ERA) honlapján kerülnek közzétételre és rendszeres aktualizálásra. E hivatkozást úgy foglalták bele az egységes műszaki előírásba, hogy az informatikai rendelkezéseket a COTIF rögzíti ugyan, de az ERA gondozza. Az ilyen hivatkozások módosítása formálisan az FTA egységes műszaki előírás módosításának minősül, ezért arról a COTIF 20. cikke 1. bekezdésének b) pontjával és az APTU 6. és 8a. cikkével összhangban a Műszaki Szakértői Bizottságnak kell határozatot hoznia.

Következésképpen az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében említett műszaki dokumentációt módosítani kell a hibák kijavítása, a visszajelzések figyelembevétele, a technikai fejlődés követése és az EU-ban alkalmazott előírásokkal való egyenértékűség fenntartása érdekében.

Következtetés: az Európai Unió megszavazhatja az FTA ÁME műszaki dokumentumaira tett hivatkozások OTIF által javasolt naprakésszé tételét.

2.5. Uniós hatáskör és szavazati jog

Az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet között létrejött, az Európai Unió COTIF-egyezményhez való csatlakozásáról szóló, a 2011. június 16-i tanácsi határozattal jóváhagyott megállapodás 6. cikke az alábbiakat mondja ki:

„(1) Az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó ügyekre vonatkozó döntések során az Unió tagállamainak az Egyezmény szerinti szavazati jogát az Unió gyakorolja.

(2) Az Unió és tagállamai megosztott hatáskörébe tartozó ügyekre vonatkozó döntések esetén vagy az Unió, vagy annak tagállamai szavaznak.

(3) Az Egyezmény 26. cikkének (7) bekezdésére is figyelemmel, az Unió az Egyezmény feleinek is minősülő tagállamaival egyenlő számú szavazattal rendelkezik. Amennyiben az Unió él szavazati jogával, tagállamai nem szavazhatnak.”

Az uniós jog alapján az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a vasúti közlekedéssel kapcsolatos ügyekben, amennyiben a COTIF, illetve az ez alapján elfogadott jogi aktusok ezen meglévő uniós szabályok hatályát érinthetik vagy megváltoztathatják.

A javasolt határozatok célja:

- a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírásnak, valamint a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírásnak az (EU) 2020/387 bizottsági végrehajtási rendelettel[9] való összehangolása,
- a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírásnak az (EU) 2019/772 bizottsági végrehajtási rendelettel[10] való összehangolása,

---

7 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

8 A Bizottság (EU) 2019/778 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1305/2014/EU rendeletnek a változáskezelés tekintetében történő módosításáról (HL L 139I., 2019.5.27., 356. o.).

9 A Bizottság (EU) 2020/387 végrehajtási rendelete (2020. március 9.) a 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletnek a felhasználási terület kiterjesztése és az átmeneti időszakok tekintetében történő módosításáról (HL L 73., 2020.3.10., 6. o.).

- a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó új egységes műszaki előírásnak az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelettel[11] összhangban történő elfogadása,
- az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó új egységes műszaki előírásnak az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel[12] módosított 1299/2014/EU bizottsági rendelettel[13] összhangban történő elfogadása,
- az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatára irányuló javaslatnak az OTIF Felülvizsgálati Bizottsága elé terjesztése az (EU) 2016/798 irányelvvel[14] való összehangolás érdekében,
- Az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak[15] összehangolása.

A határozatok elfogadása egyértelműen hatással lesz az uniós szabályokra.

Az említett határozatok elfogadása tekintetében az Unió képviseletében a Bizottság fogja gyakorolni a szavazati jogot.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A fentiekben ismertetett okokból az Uniónak meg kell szavaznia a javaslatot.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak[16].

---

10 Bizottság (EU) 2019/772 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1300/2014/EU rendeletnek az eszközleltár tekintetében a hozzáférhetőség korlátainak azonosítása, a felhasználók tájékoztatása, valamint a hozzáférhetőséggel kapcsolatos előrelépés figyelemmel kísérése és értékelése céljából történő módosításáról (HL 139I, 2019.5.27., 1. o.).

11 A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 5. o.).

12 A Bizottság (EU) 2019/776 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról (HL L 139I., 2019.5.27., 108. o.).

13 A Bizottság 1299/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 1. o.).

14 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

15 A Bizottság (EU) 2019/778 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1305/2014/EU rendeletnek a változáskezelés tekintetében történő módosításáról (HL L 139I., 2019.5.27., 356. o.).

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[17].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A CTE által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok azért bírnak joghatással, mert a COTIF egységes műszaki előírásainak az uniós átjárhatósági műszaki előírásokkal való összehangolása, illetve a karbantartásért felelős szervezetekről szóló rendeletnek és a járműnyilvántartásról szóló előírásoknak a vonatkozó uniós végrehajtási rendeletekkel való összehangolása révén módosítják az OTIF jogi keretét, és kötelező erejűek az Unióra nézve.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a vasúti fuvarozással kapcsolatos.

A javasolt határozat anyagi jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikke.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 91. cikke, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

---

[16] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

[17] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

2021/0095 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 13. ülésén a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás, valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás módosításainak elfogadásával, a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás és az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás elfogadásával, az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak naprakésszé tételével, továbbá az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatával kapcsolatban képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben a 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Unió a 2013/103/EU tanácsi határozattal[18] összhangban csatlakozott az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (a továbbiakban: COTIF).

(2) Ciprus és Málta kivételével valamennyi tagállam a COTIF részes fele.

(3) A COTIF 13. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében létrejött a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottsága (CET).

(4) A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében és az F. függelék (APTU) 6. cikkével összhangban a Műszaki Szakértői Bizottság hatáskörébe tartozik többek között a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó (LOC&PAS), a teherkocsikra vonatkozó (WAG), valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó (PRM) egységes műszaki előírások, a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó (FTA) egységes műszaki előírás I. függelékében említett műszaki dokumentáció, valamint a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás és az

[18] A Tanács 2013/103/EU határozata (2011. június 16.) az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o.).

infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás elfogadása vagy módosítása.

(5) Az ATMF 15. cikke (2) bekezdésének megfelelően a CTE feladata, hogy javaslatot tegyen az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatára.

(6) A Műszaki Szakértői Bizottság 2021. június 22-én tartandó 13. ülésének napirendjére tűzte a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás, valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás módosításaival kapcsolatos, a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás és az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás elfogadásával kapcsolatos, az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak naprakésszé tételével kapcsolatos, továbbá az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatával kapcsolatos határozatokra irányuló javaslatot.

(7) Mivel a javasolt határozatok kötelező érvényűek lesznek az Unióra nézve, helyénvaló meghatározni az Unió által az OTIF Műszaki Szakértői Bizottságában és – az AMTF felülvizsgálatát érintően – Felülvizsgálati Bizottságában képviselendő álláspontot.

(8) A szóban forgó határozatok célja a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás, valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás összehangolása az (EU) 2020/387 bizottsági végrehajtási rendelettel[19], illetve az (EU) 2019/772 bizottsági végrehajtási rendelettel[20], a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó új egységes műszaki előírásnak az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelettel[21] összhangban, és az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó új egységes műszaki előírásnak az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel[22] módosított 1299/2014/EU bizottsági rendelettel[23] összhangban történő elfogadása, valamint az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatára irányuló javaslatnak az OTIF

---

19 A Bizottság (EU) 2020/387 végrehajtási rendelete (2020. március 9.) a 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletnek a felhasználási terület kiterjesztése és az átmeneti időszakok tekintetében történő módosításáról (HL L 73., 2020.3.10., 6. o.).

20 Bizottság (EU) 2019/772 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1300/2014/EU rendeletnek az eszközleltár tekintetében a hozzáférhetőség korlátainak azonosítása, a felhasználók tájékoztatása, valamint a hozzáférhetőséggel kapcsolatos előrelépés figyelemmel kísérése és értékelése céljából történő módosításáról (HL 139I , 2019.5.27., 1. o.).

21 A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 5. o.).

22 A Bizottság (EU) 2019/776 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról (HL L 139I., 2019.5.27., 108. o.).

23 A Bizottság 1299/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 1. o.).

Felülvizsgálati Bizottsága elé terjesztése az (EU) 2016/798 irányelvvel[24] való összehangolás érdekében.

(9) A javasolt határozatok összhangban állnak az Unió jogrendjével és stratégiai célkitűzéseivel, mivel hozzájárulnak az OTIF jogszabályainak a megfelelő uniós rendelkezésekkel való összehangolásához, ezért az Unió általi támogatásuk indokolt,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény alapján létrehozott Műszaki Szakértői Bizottság 13. ülésén a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás, valamint a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás módosításaival, a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás és az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás elfogadásával, az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak naprakésszé tételével, továbbá az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő felülvizsgálatával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont a következő:

1. Meg kell szavazni a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS mellékletéről szóló és a TECH-20041 LOC PAS határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – módosításait;

2. Meg kell szavazni a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-20042-CTE13 WAG módosítástervezetről és a TECH-20042 WAG határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – módosításait;

3. Meg kell szavazni a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-20043-CTE UTP PRM módosítástervezetről és a TECH-20043 PRM határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – módosításait;

4. Meg kell szavazni a vonatösszeállításra és az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzéseire alkalmazandó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-20039 UTP TCRC és a TECH-20039 TCRC határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – elfogadását;

5. Meg kell szavazni az infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-20040-UTP INF tervezetről és a TECH-20040 INF határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – elfogadását;

6. Meg kell szavazni az FTA egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt FTA ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-21009-CTE UTP TAF határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – naprakésszé tételét;

[24] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

7. Meg kell szavazni az ATMF-nek a karbantartásért felelős szervezetek tekintetében történő – a Műszaki Szakértői Bizottságnak a TECH-20045 ATMF határozatról szóló munkadokumentuma szerinti – felülvizsgálatát.

2. cikk

A Műszaki Szakértői Bizottság határozatait az elfogadásukat követően – hatálybalépésük napját megjelölve – ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök