2025/1251

2025.6.27.

A TANÁCS (EU) 2025/1251 HATÁROZATA

(2025. június 16.)

a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 17. ülésszakán a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre, a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére, a járműjelölésre, az „infrastruktúra” alrendszerre, és a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírások felülvizsgálata, valamint az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálása tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Unió a 2013/103/EU tanácsi határozat [1], valamint az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (a továbbiakban: COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (a továbbiakban: OTIF) között létrejött megállapodás [2] révén csatlakozott a COTIF egyezményhez.

(2) A COTIF 13. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében létrejött az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága (a továbbiakban: CTE).

(3) A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján és a – COTIF F. függelékét képező – nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozó egységes szabályok (a továbbiakban: APTU) 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban a CTE feladata többek között a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre (a továbbiakban: LOC & PAS egységes műszaki előírás), a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére (a továbbiakban: PRM egységes műszaki előírás), a járműjelölésre (a továbbiakban: Marking egységes műszaki előírás), az „infrastruktúra” alrendszerre (a továbbiakban: INF egységes műszaki előírás) és a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerre (a továbbiakban: TAF egységes műszaki előírás) alkalmazandó egységes műszaki előírások elfogadása vagy módosítása.

(4) A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének e) pontja alapján és a nemzetközi forgalomban használt vasúti anyagok műszaki engedélyezésére vonatkozó egységes szabályok (a továbbiakban: ATMF – az egyezmény G. függeléke) 21. cikkének (4) bekezdésével összhangban a CTE hatáskörébe tartozik többek között az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv elfogadása vagy módosítása.

(5) A CTE a 2025. június 17–18-án tartandó 17. ülésszakának napirendjére felvette a LOC & PAS egységes műszaki előírás, a PRM egységes műszaki előírás, a Marking egységes műszaki előírás és az INF egységes műszaki előírás felülvizsgálatáról, a TAF egységes műszaki előírás I. függelékének módosításáról, valamint az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálásáról szóló határozatokra irányuló javaslatot.

(6) A CTE tervezett jogi aktusai joghatással fognak bírni.

(7) Helyénvaló meghatározni a CTE-ben az Unió által képviselendő álláspontot, mivel a javasolt határozatok az APTU 6. cikkének (1) bekezdése és a COTIF 35. cikkének (3) és (4) bekezdése értelmében kötelezőek lesznek az Unióra nézve.

[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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

[2] Megállapodás az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet között az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról (HL L 51., 2013.2.23., 8. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Az említett határozatok célja a LOC & PAS egységes műszaki előírás, a PRM egységes műszaki előírás, a Marking egységes műszaki előírás és az INF egységes műszaki előírás összehangolása az (EU) 2023/1694 bizottsági végrehajtási rendelettel ([3]) (a továbbiakban: a 2023. évi ÁME-csomag), az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (a továbbiakban: ERA) a TAF egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt „fuvarozási telematikai alkalmazásokra" vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokra vonatkozó műszaki dokumentumaira (a továbbiakban: TAF ÁME) való hivatkozásoknak a 1305/2014/EU bizottsági rendelettel ([4]) való összehangolása, valamint az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálása a COTIF szerződő államai által a tapasztalatokról adott visszajelzések figyelembevétele mellett.

(9) A PRM egységes műszaki előírás, a Marking egységes műszaki előírás és az INF egységes műszaki előírás felülvizsgálatára irányuló tervezett OTIF-határozatok összhangban vannak az Unió jogával és stratégiai célkitűzéseivel azáltal, hogy hozzájárulnak az OTIF jogszabályainak az uniós jog megfelelő rendelkezéseivel való összehangolásához, ezért azokat az Uniónak támogatnia kell.

(10) A LOC & PAS egységes műszaki előírás felülvizsgálatára és a TAF egységes műszaki előírás I. függelékének módosítására vonatkozó tervezett OTIF-határozatok általában szintén összhangban vannak az Unió jogával és stratégiai célkitűzéseivel, és hozzájárulnak az OTIF jogszabályainak az uniós jog egyenértékű rendelkezéseivel való összehangolásához. Az OTIF által javasolt egyes változtatásokat azonban össze kell hangolni a 2023. évi ÁME-csomaggal. Ezért a 2023. évi ÁME-csomaggal módosított uniós vívmányokkal való összehangolás biztosítása érdekében javaslatot kell tenni a LOC & PAS egységes műszaki előírás felülvizsgálatára és a TAF egységes műszaki előírás I. függelékének módosítására irányuló tervezett OTIF-határozatok módosítására. Az Uniónak ezért azzal a feltétellel kell támogatnia a tervezett határozatokat, hogy az említett módosításokat bevezetik,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (a továbbiakban: OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságnak (a továbbiakban: CTE) 17. ülésszakán a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek" alrendszerre (a továbbiakban: LOC & PAS), a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére (a továbbiakban: PRM), a járműjelölésre (a továbbiakban: Marking) és az „infrastruktúra" alrendszerre (a továbbiakban: INF) alkalmazandó egységes műszaki előírások felülvizsgálatával, valamint a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira" vonatkozó egységes műszaki előírás (a továbbiakban: a TAF egységes műszaki előírás) I. függelékében felsorolt, a „fuvarozási telematikai alkalmazásokra" vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokra vonatkozó műszaki dokumentumokra (TAF ÁME) való hivatkozások összehangolásával, továbbá az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálásával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont a következő:

1. Meg kell szavazni a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek" alrendszerre vonatkozó LOC & PAS egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – a LOC & PAS egységes műszaki előírásról szóló TECH-25003 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – felülvizsgálatát, az alábbi módosításokkal:

   a) a melléklet 1. szakaszának (Introduction) második bekezdésében az „infrastructure" szó helyébe a „network(s)" szó lép;

   b) a melléklet 2.1. pontjának (The rolling stock subsystem as part of the rail system) negyedik bekezdésében az „UTP WAG" szövegrészt el kell hagyni;

   c) a 2.2.1. pont (Train formation) (1) bekezdésében az „OTIF technical admission" kifejezés helyébe az „UTP verification procedure" kifejezés lép;

   d) a 3.2.1. pontot (General requirements, requirements related to maintenance and operation) és a 3.2.2. pontot (Requirements specific to other subsystems) el kell hagyni;

   e) a 4.2.3.4.2. pontban (Running dynamic behaviour) a d) bekezdés címe (Interfaces between the unit and the control-command and signalling subsystem) helyébe az „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem" szöveg lép;

([3]) A Bizottság (EU) 2023/1694 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1300/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU és az 1304/2014/EU bizottsági rendelet, valamint az (EU) 2019/777 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 222., 2023.9.8., 88. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

([4]) A Bizottság 1305/2014/EU rendelete (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 438. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

f) a 4.2.3.4.2. pont (Running dynamic behaviour) (8) bekezdésében, a 4.2.4.3. pont (Type of brake system) (3) és (4) bekezdésében, a 4.2.4.4.1. pont (Emergency braking command) (3) bekezdésében, a 4.2.4.4.2. pont (Service braking command) (5) bekezdésében, a 4.2.4.4.4. pont (Dynamic braking command) (4) bekezdésében, a 4.2.4.8.2. pont (Magnetic track brake) (6) bekezdésében, a 4.2.4.8.3. pont (Eddy current track brake) (9) bekezdésében, a 4.2.5.5.6. pont (Door opening) (2) bekezdésében, a 4.2.8.1.2. pont (Requirements on performance) (8) bekezdésében, a 4.2.8.2.4. pont (Maximum power and current from the overhead contact line) (4) bekezdésében, a 4.2.8.2.9.8. pont (Running through phase or system separation sections [RST level]) (5) bekezdésének második albekezdésében, a 4.2.9.1.6. pont (Driver's desk-Ergonomics) (5) és (6) bekezdésében, a 4.2.9.3.6. pont (Radio Remote control function by staff for shunting operation) (4) bekezdésében, a 4.2.9.3.8.1. pontban (Sleeping mode), a 4.2.9.3.8.2. pontban (Passive shunting), a 4.2.9.3.8.3. pontban (Non leading), a 4.2.9.3.9. pontban (Traction status), a 4.2.10.4.2. pont (Smoke Control) (5) bekezdésében, a 4.2.13. pontban (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

— a „signalling system" kifejezés helyébe a „control-command and signalling subsystem" kifejezés lép,

— a „See point 4.3.4" részt el kell hagyni;

g) a 4.2.4.6.1. pontban (Limit of wheel rail adhesion profile) a „Note to points (1) – (4)" szövegrészt el kell hagyni;

h) a 4.2.4.7. pontban (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép: „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.";

i) a 4.2.7.1.4. pont (Lamp controls) (3) bekezdésében az „a flashing/blinking mode" kifejezés helyébe az „an automatic flashing/blinking mode" kifejezés lép;

j) a 4.2.9.6. pont (Recording device) (1) bekezdésében a negyedik albekezdés helyébe az „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded" szöveg lép;

k) a 4.2.12.2. pont (General documentation) (24) bekezdésében:

— az első albekezdésben a „signalling equipment" kifejezés helyébe a „control-command and signalling subsystem" kifejezés lép,

— a második albekezdés helyébe a „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.)." szöveg lép;

l) a 6.2.6. pont (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) (1) bekezdésében az „and assessing entity" kifejezést el kell hagyni;

m) a 7.3.2. pontban (List of specific cases) az Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra vonatkozó valamennyi különleges esetet el kell hagyni.

2. Meg kell szavazni a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére alkalmazandó PRM egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – a PRM egységes műszaki előírásról szóló TECH-25004 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – módosításait.

3. Meg kell szavazni a járműjelölésre vonatkozó egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – a Marking egységes műszaki előírásról szóló TECH-25005 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – módosításait.

4. Meg kell szavazni az „infrastruktúra" alrendszerre vonatkozó egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – az INF egységes műszaki előírásról szóló TECH-25006 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – módosításait.

5. Meg kell szavazni a a TAF egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt „fuvarozási telematikai alkalmazásokra" vonatkozó, az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (a továbbiakban: ERA) műszaki dokumentumaira (a továbbiakban: TAF ÁME) való hivatkozásoknak a 1305/2014/EU rendelettel való összehangolására irányuló – a TAF egységes műszaki előírásra vonatkozó TECH-25007. sz. CTE-munkadokumentum szerinti – CTE javaslatot, az alábbi módosítással:

— az I. függelékben szereplő táblázatban a 6. sor helyébe a következő szöveg lép:

6	ERA-TD-105	TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model	3.5.1.	2024.12.15.

6. Meg kell szavazni az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtására és alkalmazására vonatkozó kézikönyvnek a CTE által javasolt – a kézikönyvre vonatkozó TECH-25011. sz. CTE-munkadokumentumban foglaltak szerinti – aktualizálását, az alábbi módosításokkal:

   — 5.3.3. pont – SPECIFIC CASES

   — az első albekezdésben az „A specific case is primarily used" szövegrész helyébe az „A specific case should be used" szövegrész lép;

   — az első albekezdésben a „deviation from a requirement in the UTP" szövegrészt a „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system." szövegrésszel kell kiegészíteni;

   — az első albekezdésben az „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTP" szövegrész helyébe az „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs." szövegrész lép;

   — az ötödik albekezdésben a „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose" szövegrész helyébe a „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method"szövegrész lép;

   — 5.4. pont – NATIONAL TECHNICAL REQUIREMENTS

   — a negyedik bekezdésben az „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case" szövegrész helyébe az „In case a national technical requirement falls, in full or in part, within the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case" szövegrész lép;

   — 10.3. pont – CORRELATION WITH UNION LAW

   — a második bekezdésben a „whether an ECM" szövegrész helyébe a „whether their ECM" szövegrész lép;

   — a negyedik bekezdés első albekezdésében a „should be accepted" szövegrész helyébe a „should be accepted in international traffic" szövegrész lép;

   — a negyedik bekezdés második albekezdésében a „For the purpose of providing ECM services," szövegrész helyébe a „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State" szövegrész lép, a „Contracting States" kifejezés helyébe pedig a „that Contracting State" kifejezés lép.

7. A Bizottság a Tanács további határozata nélkül elfogadhat kisebb módosításokat a CTE e cikkben foglalt jogi aktusai tekintetében.

2. cikk

A CTE határozatait az elfogadásukat követően – a hatálybalépésük napját megjelölve – közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

3. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2025. június 16-án.

a Tanács részéről

az elnök

P. HENNIG-KLOSKA