EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.7.9.
COM(2019) 298 final

2019/0143 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottsága által a nemzeti járműnyilvántartás és az FTA egységes műszaki előírás módosításának elfogadása céljából indítandó írásbeli eljárásban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 12. ülésére 2019. június 12–13-án Bernben kerül sor. Az ülés napirendje a következő:

– határozatra irányuló javaslat „Az OTIF nyilvántartási rendszere – járművek, Nemzeti járműnyilvántartások” (a továbbiakban: nemzeti járműnyilvántartás) módosításáról; valamint

– határozatra irányuló javaslat az OTIF egységes műszaki előírásai – fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai (FTA egységes műszaki előírás) 1. mellékletének módosításáról.

a) Az OTIF-szabályok értelmében alkalmazandó, a nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó jelenlegi előírások egyenértékűek a 2007/756/EK bizottsági határozat[1] előírásaival.

A Bizottság a negyedik vasúti csomag keretében elfogadta az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozatot[2], amely frissíti az uniós nemzeti járműnyilvántartásokra vonatkozó előírásokat és meghatározza a 2021-től az uniós nemzeti járműnyilvántartások helyébe lépő európai járműnyilvántartásra vonatkozó előírásokat, valamint hatályon kívül helyezi a 2007/756/EK bizottsági határozatot.

A Műszaki Szakértői Bizottság határozatának célja a nemzeti járműnyilvántartás módosítása és az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal való egyenértékűségének fenntartása.

b) Az OTIF egységes műszaki előírásai a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (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. Következésképpen az OTIF-on belül kidolgozott egységes műszaki előírások egyenértékűek az Európai Unió átjárhatósági műszaki előírásaival (ÁME-k).

Az FTA egységes műszaki előírás meghatározza a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti kommunikációs folyamatra, a vonatok és a kocsik mozgásának nyomon követésére szánt adatbázisokra, illetve a fuvaroztatóknak nyújtandó tájékoztatásra vonatkozó alap- és kiegészítő követelményeket, amelyek hiányában az FTA alrendszer nem lenne működőképes. Ezek jelenleg egyenértékűek az 1305/2014/EU bizottsági rendeletben[3] és az (EU) 2018/278 bizottsági végrehajtási rendeletben[4] meghatározott FTA ÁME-vel.

---

[1] A Bizottság 2007/756/EK határozata (2007. november 9.) a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról (HL L 305., 2007.11.23., 30. o.).

[2] A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).

[3] 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 (HL L 356., 2014.12.12., 438. o).

[4] A Bizottság (EU) 2018/278 végrehajtási rendelete (2018. február 23.) az 1305/2014/EU rendelet mellékletének az üzenetek szerkezete, az adat- és üzenetmodell, illetve a kocsik és intermodális

A Bizottság 2019. május 27-én elfogadta az 1305/2014/EU bizottsági rendelet módosítását[5].

Az FTA egységes műszaki előírás módosításáról szóló határozat célja, hogy fenntartsa annak egyenértékűségét a nemrég módosított 1305/2014/EU bizottsági rendelettel.

A Műszaki Szakértői Bizottság által elfogadandó fent említett határozatok tekintetében az Unió által képviselendő álláspontot az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése alapján tanácsi határozattal kell meghatározni.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)

A COTIF egyezmény az OTIF alapító okirata. 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 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 (ideértve az OTIF közelgő, 13. Közgyűlésén elfogadandó H. függeléket is), amely egységes vasúti jogszabályokat határoz meg.

– A. függelék: Nemzetközi vasúti személy- és poggyászfuvarozási szerződések **(CIV)**,
– B. függelék: Nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződések **(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 szerződések **(CUI)**,
– F. függelék: Nemzetközi vasúti forgalomban történő felhasználásra szánt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagra alkalmazandó műszaki szabványok ellenőrzése és egységes műszaki előírások elfogadása **(APTU egységes szabályok)**,
– G. függelék: Nemzetközi forgalomban használt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyag műszaki engedélye **(ATMF egységes szabályok)**,
– H. függelék: A nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetése **(EST egységes szabályok)**.

A COTIF F. és G. függeléke alapján 12 egységes műszaki előírás foglalkozik a műszaki átjárhatósággal.

---

egységek üzemeltetési adatbázisa tekintetében történő módosításáról, valamint a közös interfész kommunikációs rétegére vonatkozó informatikai szabvány elfogadásáról (HL L 54., 2018.2.24.).

5 A Bizottság (EU) 2019/778 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1305/2014/EU rendelet mellékletének a változáskezelés tekintetében történő módosításáról (HL L 139I. , 2019.5.27., 356–359. o.).

A COTIF hatálya 46 államra, köztük 26 uniós tagállamra (kivéve Máltát és Ciprust) terjed ki.

2.2. Az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) közötti megállapodás

2011. június 16-án a Tanács elfogadta 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 az OTIF közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről szóló 2013/103/EU tanácsi határozatot[6]. A megállapodás 2011. július 1-jén lépett hatályba.

Az Unió a megállapodás részese, csakúgy, mint az összes tagállam, Ciprus és Málta kivételével. A 2013/103/EU tanácsi határozat kimondja, hogy az OTIF ülésein az Uniót a Bizottság képviseli. Tartalmaz továbbá egy uniós nyilatkozatot a hatáskör gyakorlásáról (I. melléklet), valamint meghatározza a Tanács, a tagállamok és a Bizottság által az OTIF szerinti eljárások során alkalmazandó belső megállapodásokat (III. melléklet).

2.3. Az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága

A Műszaki Szakértői Bizottság az OTIF szerve, amelyet a COTIF 8. cikke hozott létre. Tagságát a COTIF F. és G. függelékét (APTU és ATMF) alkalmazó OTIF-tagállamok adják.

A Műszaki Szakértői Bizottság 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 anyagokra vonatkozó egységes szabályokat, különösen az alábbiakat:

- 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 Műszaki Szakértői Bizottság jelenleg egy állandó munkacsoporttal (WG TECH) rendelkezik, amelynek feladata a bizottság döntéseinek előkészítése.

2.4. Jogi aktusok Műszaki Szakértői Bizottság általi elfogadása

Az egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozó szokványos eljárást az APTU 6. és 8. cikke ismerteti, időtartama megközelítőleg másfél év lehet.

---

[6] 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.).

2.5. Az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága által írásbeli eljárás útján elfogadandó tervezett jogi aktusok

A Műszaki Szakértői Bizottság az alábbi módosítások írásbeli eljárás útján történő elfogadását terjesztette elő határozathozatalra:

– határozatra irányuló javaslat a nemzeti járműnyilvántartás módosításáról; valamint

– határozatra irányuló javaslat az FTA egységes műszaki előírás 1. mellékletének módosításáról.

2.5.1. A nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírások módosítása

A nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírások módosításáról szóló határozat célja, hogy fenntartsa azok egyenértékűségét az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal.

A módosítások ezért a nyilvántartásokkal és a nyilvántartási bejegyzésekkel kapcsolatos eljárásokra vonatkoznak, a nemzeti járműnyilvántartás szoftverét, illetve működését nem érintik.

Összefoglalva, a módosítások a következőket foglalják magukban:

- új követelmény bevezetése, amelynek értelmében a nem uniós szerződő államok tájékoztatják az OTIF főtitkárát a nyilvántartó szervek elérhetőségi adatairól, amelyeket majd az OTIF főtitkára tesz közzé (az újonnan beillesztett 2.3. pont);
- határidő bevezetése (20 munkanap) a módosítások nemzeti járműnyilvántartásban való rögzítésére (a 3.2.3. pontban);
- a nemzeti járműnyilvántartásban, illetve az európai központi virtuális járműnyilvántartáshoz (EC VVR) kapcsolódó járműnyilvántartásban nem szereplő járművek további nyilvántartásba vételére irányuló eljárás pontosabb meghatározása (3.2.5. pont);
- annak pontosabb meghatározása, hogy miként kell a nyilvántartásba vételt a nemzeti járműnyilvántartások között átvezetni és az európai járműszámot (EJSZ) megváltoztatni (3.2.6. pont);
- a hozzáférési jogokat tartalmazó táblázatok (3.3. pont) és a harmonizált korlátozási kódok jegyzékének (1. függelék – Korlátozási kódok) frissítése;
- az európai azonosító szám (EIN) felépítésének és tartalmának frissítése [2. függelék: országkód (1. mező) és dokumentum típusa (2. mező)];
- szerkesztési módosítások a teljes szövegben.

A COTIF 20. cikke 1. §-ának e) pontjával és az ATMF egységes szabályok 13. cikkének 1., 4. és 5. §-ával összhangban a Műszaki Szakértői Bizottság hatáskörébe tartozik az e módosításokról szóló határozatok meghozatala.

2.5.2. Az FTA egységes műszaki előírás módosítása

A FTA egységes műszaki előírás módosításáról szóló határozat célja, hogy fenntartsa annak egyenértékűségét a nemrég módosított 1305/2014/EU bizottsági rendeletben szereplő FTA ÁME-vel.

Az FTA ÁME-hez hasonlóan az FTA egységes műszaki előírás is az Európai Unió Vasúti Ügynökségének honlapján közzétett és rendszeresen (általában legalább évente egyszer)

frissített műszaki dokumentumokra hivatkozik. E műszaki dokumentumok legutóbbi frissítései kisebb kiigazítások, amelyek kifejezetten a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők közötti információcsere adat- és üzenetformátumára vonatkoznak.

E hivatkozások módosítása formálisan az FTA egységes műszaki előírás módosításának minősül, ezért a COTIF 20. cikke 1. §-ának b) pontjával és az APTU 6. cikkével összhangban a Műszaki Szakértői Bizottság határozatának hatálya alá kell tartoznia.

A tervezett jogi aktusok az OTIF-tagállamok és a COTIF-hoz csatlakozott regionális gazdasági integrációs szervezetek – különösen az Európai Unió – számára jogilag kötelező erejűek lesznek.

2.6. Uniós hatáskör és szavazati jog

Az Európai Unió és az OTIF közötti megállapodás 6. cikkének értelmében:

„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. Az említett módosítások elfogadása egyértelműen érinti az uniós szabályok hatályát, mivel az intézkedés célja a nemzeti járműnyilvántartás és az FTA egységes műszaki előírás összehangolása az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal és a nemrég módosított 1305/2014/EU bizottsági rendelettel.

A Műszaki Szakértői Bizottság fent említett két határozatában érintett ügyek az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak, ezért a Bizottság által képviselt Unió gyakorolja a szavazati jogát az említett két határozat elfogadása tekintetében.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

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

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

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[7].

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog értelmében nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által elfogadott szabályozás tartalmát*”[8].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A Műszaki Szakértői Bizottság által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok azért bírnak joghatással, mert a COTIF egységes műszaki előírásainak az alrendszerekre vonatkozó uniós ÁME-kkel 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. Általános elvek

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 csak járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen anyagi jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt anyagi 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.

---

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

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

2019/0143 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottsága által a nemzeti járműnyilvántartás és az FTA egységes műszaki előírás módosításának elfogadása céljából indítandó írásbeli eljárásban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Unió a 2013/103/EU tanácsi határozattal[9] 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 8. cikke szerint létrejött a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottsága. A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének e) pontja, valamint G. függeléke (ATMF) 13. cikkének (1), (4) és (5) bekezdése szerint a Műszaki Szakértői Bizottság hatáskörébe tartozik „Az OTIF nyilvántartási rendszere – járművek, Nemzeti járműnyilvántartások” (a továbbiakban: nemzeti járműnyilvántartás) elfogadásáról vagy módosításáról szóló határozatok meghozatala. A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének b) pontja, valamint F. függelékének (APTU) 6. cikke szerint a Műszaki Szakértői Bizottság hatáskörébe tartozik az egységes műszaki előírások – fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai (FTA egységes műszaki előírás) vagy a COTIF egyezmény F. és G. függelékén (APTU és ATMF) alapuló egységes műszaki előírásokat módosító rendelkezések elfogadásáról szóló határozatok meghozatala.

(4) A Műszaki Szakértői Bizottság írásbeli eljárás útján fogadja majd el a nemzeti járműnyilvántartás módosításáról szóló határozatra irányuló javaslatot és az FTA egységes műszaki előírás 1. mellékletének módosításáról szóló határozatra irányuló javaslatot.

(5) Mivel a javasolt módosítások kötelező érvényűek lesznek az Unióra nézve, helyénvaló meghatározni az Unió által a Műszaki Szakértői Bizottságban képviselendő álláspontot.

[9] 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.).

(6) E módosítások célja a nemzeti járműnyilvántartás és az FTA egységes műszaki előírás összehangolása az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal[10] és az (EU) 2019/778 bizottsági végrehajtási rendelettel[11].

(7) A javasolt módosítások összhangban állnak az Unió jogrendjével és stratégiai célkitűzéseivel, mivel hozzájárulnak az OTIF jogszabályainak a megfelelő uniós rendelkezésekkel való összehangolásához, ezért helyénvaló, hogy az Unió támogassa őket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény alapján létrehozott Műszaki Szakértői Bizottság által a nemzeti járműnyilvántartásnak és az FTA egységes műszaki előírás 1. mellékletének a módosítása céljából indítandó írásbeli eljárásban az Európai Unió által képviselendő álláspont a következő:

1. Meg kell szavazni a nemzeti járműnyilvántartás Műszaki Szakértői Bizottság által javasolt, a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-19001-CTE12-5.1. számú munkadokumentuma szerinti módosításait.

2. Meg kell szavazni az FTA egységes műszaki előírásnak a Műszaki Szakértői Bizottság által javasolt, a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-18037-CTE12-5.2. számú dokumentuma szerinti módosítását.

3. cikk

A Műszaki Szakértői Bizottság jogi aktusát az elfogadását követően – hatálybalépésének napját megjelölve – ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Ennek a határozatnak a Bizottság címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök

[10] A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).

[11] A Bizottság (EU) 2019/778 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1305/2014/EU rendelet mellékletének a változáskezelés tekintetében történő módosításáról (HL L 139I., 2019.5.27., 356–359. o.).