EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.4.20.
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 13. ülésén a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás és a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás módosításának elfogadása, valamint a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok teljes körű átdolgozásának elfogadása és a járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások elfogadása tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának (CTE) 13. ülésére 2020. június 16–17-én kerül sor Bernben. Az ülés napirendjén a következők szerepelnek:

– a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás módosítására irányuló javaslat;

– a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok (a karbantartásért felelős szervezetekről szóló rendelet) teljes körű átdolgozására irányuló javaslat; és

– a járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások teljes körű átdolgozására irányuló javaslat.

A CTE által elfogadandó fent említett 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 (csak Ciprus és Málta nem) szerződő fele.

Az Európai Unió 2011. június 16-án a 2013/103/EU tanácsi határozattal[1] csatlakozott a COTIF-hoz. Az említett 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 jogterületeken. A COTIF emellett szabályozza az OTIF működését, illetve meghatározza célkitűzéseit, hatáskörét, a szerződő felekkel 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,

[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.).*

13. közgyűlésén elfogadandó új H. függeléket is), 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 COTIF keretében hozott egységes műszaki előírások ugyanazt a célt szolgálják, mint az uniós átjárhatósági műszaki előírások a nemzetközi forgalomban való engedélyezés tekintetében.

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

2.2. Az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága

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

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. A G. függelék (ATMF) 13. cikke (1), (4) és (5) bekezdésének megfelelően a CTE hozza meg továbbá a nemzeti járműnyilvántartások létrehozására, illetve módosítására, összeolvasztására vagy visszavonására vonatkozó határozatokat. Végezetül, az ATMF 15. cikke (2) bekezdésének megfelelően a CTE feladata a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok elfogadása és módosítása.

2.3. Jogi aktusok CTE általi elfogadása

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

2.4. A CTE által a 2020. június 16–17-i ülésen elfogadandó tervezett jogi aktusok

2.4.1. A vasúti járművek zajkibocsátására, a teherkocsikra és a járművek jelölésére 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. Következésképpen az OTIF-on belül kidolgozott egységes műszaki előírások ugyanazt a célt szolgálják, mint az uniós átjárhatósági műszaki előírások.

Az uniós jognak megfelelően engedélyezett járművek és az ATMF 3a. cikkének megfelelően a nemzetközi forgalomban engedélyezett járművek egyenértékűségének biztosítása érdekében fontos továbbra is biztosítani az uniós átjárhatósági műszaki előírások és a COTIF egységes műszaki előírásainak harmonizálását.

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

- A vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás

A vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó alapvető és kiegészítő követelményeket határoz meg. Ezek jelenleg egyenértékűek az 1304/2014/EU bizottsági rendeletben[2] a zaj tekintetében meghatározott átjárhatósági műszaki előírással. Az egységes műszaki előírás javasolt módosításai biztosítani kívánják a felek számára az olyan régi teherkocsik használatára vonatkozó korlátozás lehetőségét, amelyek nem felelnek meg az elhaladási zajra vonatkozó

[2] A Bizottság 1304/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről *(HL L 356., 2014.12.12., 421. o.).*

modern követelményeknek azokon a meghatározott vasútvonalakon, ahol a zaj problémát jelent.

2019. május 16-án a Bizottság elfogadta az 1304/2014/EU bizottsági rendelet módosítását[3], amely kiterjeszti a zajra vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás hatályát, és 2024-től kezdve az egész Unióban bevezeti az infrastruktúra tekintetében a „csendesebb útvonalra" vonatkozó megközelítést. A zajra vonatkozó jövőbeli egységes műszaki előírás nem tartalmazza a csendes útvonal fogalommagyarázatát, és a csendes útvonalak meghatározása az EU-n kívül a szerződő államok mérlegelési jogkörébe tartozik. Ugyanakkor az uniós átjárhatósági műszaki előírástól való eltérés, mivel nem érinti az Unióba irányuló vagy az Unióból induló forgalmat, nem jár negatív következményekkel az EU-ra, amennyiben a csendes útvonalak bevezetésének dátumát egyeztetik az EU-val.

A vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás módosításáról szóló CTE-határozat célja, hogy fenntartsa annak az ATMF által meghatározott egyenértékűségét a 2019-ben módosított 1304/2014/EU bizottsági rendeletben a zaj tekintetében meghatározott átjárhatósági műszaki előírással.

Következtetés: az Európai Unió a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítása mellett szavazhat.

- A teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás

A teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás meghatározza a teherautókat szállító járművekre vonatkozó követelményeket. Ezek jelenleg egyenértékűek a 321/2013/EU bizottsági rendeletben[4] a teherkocsik tekintetében meghatározott átjárhatósági műszaki előírással.

A Bizottság 2019. május 16-án elfogadta a 321/2013/EU bizottsági rendelet módosítását[5].

A teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás módosításáról szóló CTE-határozat célja, hogy fenntartsa annak egyenértékűségét a közelmúltban módosított 321/2013/EU bizottsági rendelettel.

Következtetés: az Európai Unió a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítása mellett szavazhat.

- A járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás

A járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás a teherkocsik jelölésére vonatkozó követelményeket határozza meg. Nincs egyetlen olyan uniós átjárhatósági műszaki előírás, amely egyenértékű lenne ezzel az egységes műszaki előírással.

---

3 A Bizottság (EU) 2019/774 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1304/2014/EU rendeletnek a „járművek – zaj" alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás meglévő teherkocsikra való alkalmazása tekintetében történő módosításáról *(HL L 139I., 2019.5.27., 89. o.).*

4 A Bizottság 321/2013/EU rendelete (2013. március 13.) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik" alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK határozat hatályon kívül helyezéséről *(HL L 104., 2013.4.12., 1. o.).*

5 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.).*

Ezen egységes műszaki előírás 1–6. szakasza jelenleg egyenértékű a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás P. függelékével (az utoljára a 2012/757/EU határozattal[6] módosított 2007/756/EK határozat I. melléklete), a 7–18. szakasz pedig egyenértékű a nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó uniós előírás (a 2007/756/EK bizottsági határozat[7]) 6. függelékével.

A Bizottság 2019. május 16-án elfogadta a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó új átjárhatósági műszaki előírást ((EU) 2019/773 bizottsági rendelet[8]), illetve 2018. október 25-én elfogadta az új európai járműnyilvántartást ((EU) 2018/1614 bizottsági határozat[9]).

A jelölésre vonatkozó egységes műszaki előírás módosításáról szóló határozat célja, hogy fenntartsa annak egyenértékűségét az alábbiak szerint:

– az 1–6. szakasz egyenértékűségét a közelmúltban módosított (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet H. függelékével (a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás);

– a 7–18. szakasz egyenértékűségét az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozat 6. függelékével (európai járműnyilvántartás).

Következtetés: az Európai Unió a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás OTIF által javasolt módosítása mellett szavazhat.

2.4.2. A karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó előírások teljes körű átdolgozása

A karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó tanúsítási rendszer meghatározza az ilyen szervezetek teherkocsik tekintetében való tanúsítására alkalmazandó követelményeket és értékelési szempontokat. Ez jelenleg egyenértékű az (EU) 445/2011 bizottsági rendelettel[10].

A Bizottság 2019. május 16-án elfogadta az új (EU) 2019/779 bizottsági rendeletet[11], amely hatályon kívül helyezi és felváltja az (EU) 445/2011 bizottsági rendeletet, és 2020. június 16-tól kezdődően valamennyi járműtípusra kiterjeszti a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítását.

---

6 A Bizottság 2012/757/EU határozata (2012. november 14.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2007/756/EK határozat módosításáról *(HL L 345., 2012.12.15., 1. o.).*

7 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.).*

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

9 A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről *(HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).*

10 A Bizottság 445/2011/EU rendelete (2011. május 10.) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról *(HL L 122., 2011.5.11., 22. o.).*

11 A Bizottság (EU) 2019/779 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszerére vonatkozó részletes rendelkezések megállapításáról, valamint a 445/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről *(HL L 139I., 2019.5.27., 360. o.).*

Az ATMF A. mellékletének (A karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok) módosításáról szóló CTE-határozat célja, hogy fenntartsa annak az ATMF 3a. cikke (5) bekezdésében meghatározott egyenértékűségét a 2019. május 16-i (EU) 2019/779 bizottsági rendelettel.

Az uniós és a COTIF-szabályok folytatólagos, az ATMF 3a. cikke (5) bekezdésében meghatározott egyenértékűségének biztosítása érdekében módosítani kell a COTIF-szabályokat. Meg kell jegyezni, hogy az egyenértékűség csak a teherkocsik esetében biztosított.

A jelenlegi COTIF-szabályokkal összehasonlítva a CTE által javasolt szöveg nem változtat jelentősen a karbantartásért felelős szervezetekre a tanúsítás tekintetében vonatkozó feladatokon vagy követelményeken. 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.

Összefoglalva:

– a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítása a teherkocsik vonatkozásában továbbra is kötelező bármely karbantartásért felelős szervezet esetében; és

– a karbantartásért felelős szervezeti tanúsítás minden egyéb járműtípus esetében is kiterjed a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására. Főszabályként így kötelező lesz a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítása, az alábbi kivételekkel:

  – azok a vasúti vállalkozások, amelyek a teherkocsikon kívüli, csak saját maguk által üzemeltetett járművek karbantartásával foglalkoznak, mentesülnek a karbantartásért felelős szervezetek kötelező tanúsítása alól. Ilyen esetekben az adott állam illetékes hatóságának meg kell győződnie a javaslat II. mellékletében előírt általános követelmények és szempontok teljesüléséről.

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, meg kell felelnie a javaslat II. mellékletében szereplő, a minimális karbantartást biztosító általános követelményeknek és szempontoknak.

Következtetés: az Európai Unió a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó előírások OTIF által javasolt teljes körű átdolgozása mellett szavazhat, amennyiben az ezen dokumentum mellékletében meghatározott módosítások szerepelnek a COTIF szövegében.

2.4.3. A nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírások teljes körű átdolgozása

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

A Bizottság a negyedik vasúti csomag keretében elfogadta az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozatot, amely aktualizálja 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 nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírások módosításáról szóló CTE-határozat előzménye az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozat elfogadása.

Az uniós tagállamok 2021-től a 25 uniós tagállam korábbi nemzeti járműnyilvántartásait felváltó közös nyilvántartás, a jövőbeli európai járműnyilvántartás segítségével kezelik a járművek engedélyezését és a tájékoztatást. Az OTIF összefüggésében az európai járműnyilvántartás így uniós nemzeti járműnyilvántartássá válik. Az európai járműnyilvántartás elérhető lehet más országokból származó járművek esetében, különösen az olyan, az európai szomszédságpolitika által érintett országok (például Norvégia, Svájc, Nyugat-Balkán stb.) vonatkozásában, amelyek az EU-val kötött kétoldalú megállapodások révén elkötelezték magukat az uniós jog végrehajtása mellett. Az OTIF egyéb tagjai kérhetik a nemzetközi forgalomban való engedélyezéshez kötött járművek felvételét az európai járműnyilvántartásba.

Következtetés: az Európai Unió a nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírások OTIF által javasolt teljes körű átdolgozása mellett szavazhat, amennyiben az ezen dokumentum mellékletében meghatározott módosítások szerepelnek az OTIF szövegében.

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 módosítások elfogadása egyértelműen hatással lesz az uniós szabályokra, mert az intézkedés arra irányul, hogy összehangolja a zajra vonatkozó egységes műszaki előírást az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírást az (EU) 2019/774 bizottsági végrehajtási rendelettel, a jelölésre vonatkozó egységes műszaki előírást az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelettel, a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó rendeletet az (EU) 2019/779 bizottsági végrehajtási rendelettel, illetve a nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírásokat a közelmúltban módosított (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási rendelettel.

A CTE fent említett öt határozatában érintett ügyek az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak, ezért a Bizottság által képviselt Unió gyakorolja a szavazati jogát az említett öt 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. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (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[12].

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”*[13].

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 nemzeti 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 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.

---

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

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

4.3. Következtetés

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

2020/0061 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 13. ülésén a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás és a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás módosításának elfogadása, valamint a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok teljes körű átdolgozásának elfogadása és a járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások elfogadása tekintetében az Európai Unió által 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[14] 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, illetve az F. függelék (APTU) 6. cikkének megfelelően a CTE feladata többek között a vasúti járművek zajkibocsátására, a teherkocsikra és a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadása és módosítása. A G. függelék (ATMF) 13. cikke (1), (4) és (5) bekezdésének megfelelően a CTE hozza meg továbbá a nemzeti járműnyilvántartások létrehozására, illetve módosítására, összeolvasztására vagy visszavonására vonatkozó határozatokat. Végezetül, az ATMF 15. cikke (2) bekezdésének megfelelően a CTE feladata a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok elfogadása és módosítása.

(5) A CTE 13. ülésének (2020. június 16–17.) napirendjén szerepel a vasúti járművek zajkibocsátására, a teherkocsikra és a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírások módosítására, továbbá a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok és a nemzeti járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások teljes körű átdolgozására irányuló határozatjavaslat.

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

(7) A módosítások össze kívánják hangolni a zajra vonatkozó egységes műszaki előírást az (EU) 2019/774 bizottsági végrehajtási rendelettel[15], a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírást az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel[16], a jelölésre vonatkozó egységes műszaki előírást az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelettel[17], illetve a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó rendeletet az (EU) 2019/779 bizottsági végrehajtási rendelettel[18], továbbá az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozat[19] alapján megtörtént a járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások aktualizálása.

(8) 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

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 13. ülésén a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás, a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás és a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás módosítása, továbbá a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok (a karbantartásért felelős szervezetekről szóló rendelet) teljes körű átdolgozása és a járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások tekintetében az Európai Unió a következő álláspontot képviseli:

1. a teherkocsikra vonatkozó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG munkadokumentumának

---

15 A Bizottság (EU) 2019/774 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az 1304/2014/EU rendeletnek a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás meglévő teherkocsikra való alkalmazása tekintetében történő módosításáról *(HL L 139I., 2019.5.27., 89. o.).*

16 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.).*

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

18 A Bizottság (EU) 2019/779 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszerére vonatkozó részletes rendelkezések megállapításáról, valamint a 445/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (C/2019/3582 – *HL L 139I., 2019.5.27., 360. o.*).

19 A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről *(HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).*

mellékletében és a TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG javaslatban szereplő – módosítása mellett szavaz;

2. a járművek jelölésére vonatkozó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING munkadokumentumának mellékletében és a TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING javaslatban szereplő – módosítása mellett szavaz;

3. a vasúti járművek zajkibocsátására vonatkozó egységes műszaki előírás CTE által javasolt – a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI munkadokumentumának mellékletében és a TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI javaslatban szereplő – módosítása mellett szavaz;

4. a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítására és ellenőrzésére vonatkozó szabályok (a karbantartásért felelős szervezetekről szóló rendelet) teljes körű átdolgozása mellett szavaz, amennyiben a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM munkadokumentumának mellékletében és a TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM javaslatban szereplő szöveg e határozat mellékletének megfelelően módosul;

5. a nemzeti járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások teljes körű átdolgozása mellett szavaz, amennyiben a Műszaki Szakértői Bizottság TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register munkadokumentumának mellékletében és a TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register javaslatban szereplő szöveg e határozat mellékletének megfelelően módosul.

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