



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.9.30.
COM(2020) 632 final

2020/0283 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

**a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban (CESNI) és a
Rajnai Hajózási Központi Bizottságban (CCNR) a belvízi hajózáshoz kapcsolódó
műszaki követelményekre vonatkozó szabványok elfogadásával kapcsolatban az
Európai Unió által képviselendő álláspontról**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) 2020. október 13-i ülésén és a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) 2020. december 3-i plenáris ülésén a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló európai szabványnak (ES-TRIN 2021/1 szabvány) és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványának a tervezett elfogadásával összefüggésben képviselendő álláspontokról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A CCNR és a CESNI

A Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) egy nemzetközi szervezet, amely a rajnai belvízi közlekedés területén szabályozási hatáskörrel rendelkezik. A CCNR részes felei négy tagállam (Belgium, Franciaország, Németország, Hollandia) és Svájc.

Az 1868. október 17-én Mannheimben aláírt, felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény meghatározza a Rajna belvízi hajózási célú használatát szabályozó jogi keretet, és megállapítja a CCNR feladatait. Az 1868. október 17-i felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény (más néven Mannheimi Egyezmény) meghatározza a Rajna belvízi hajózási célú használatát szabályozó jogi keretet, és megállapítja a CCNR feladatait. Az egyezmény jelenleg alkalmazandó változata az 1963. november 20-án elfogadott és 1967. április 14-én hatályba lépett, a felülvizsgált rajnai hajózási egyezményt módosító egyezmény. A szervezet évente két plenáris ülést tart. Ezeken a CCNR-tagállamok képviselői vesznek részt. A plenáris ülés a CCNR döntéshozó szerve; ez fogadja el a Központi Bizottság határozatait. Mindegyik állam egyszavazattal rendelkezik, és a határozatokat egyhangúlag hozzák meg. Ezek a határozatok jogilag kötelező erejűek. Az Európai Unió nem tagja a CCNR-nek.

2015-ben a CCNR határozatot fogadott el a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság létrehozásáról (Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Inérieure – CESNI). Ennek feladata többek között műszaki szabványok elfogadása különböző területekre – különösen a hajókra, az információs technológiára és a személyzetre – vonatkozóan, ezeknek a szabványoknak és a kapcsolódó eljárásoknak az egységes értelmezése, valamint hajózásbiztonsági, környezetvédelmi és egyéb hajózási területekkel kapcsolatos tanácskozások tartása.

A CESNI a CCNR-tagállamokat és az EU tagállamait képviselő szakértőkből áll, akik államonként egy-egy szavazattal rendelkeznek. Az Európai Unió nem tagja a CESNI-nek. Szavazati jog nélkül azonban részt vehet a CESNI munkájában más olyan nemzetközi szervezetekkel együtt, amelyek küldetése érinti a CESNI tevékenységi területeit.

2.2. A CCNR és a CESNI tervezett jogi aktusai

2020. október 13-i ülésén a CESNI a tervek szerint elfogadja a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló új európai szabvány új kiadását, az ES-TRIN 2021/1 szabványt.

Az ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1 szabvány) első változatát a CESNI véglegesítette 2015. szeptember 28-i ülésén. Hivatalosan a CESNI 2015. november 26-i plenáris ülésén fogadták el. A CESNI az ES-TRIN szabvány következő módosításait fogadta el:

1. az E-TRIN 2017/1 szabványt 2017. július 6-án;
2. az E-TRIN 2019/1 szabványt 2018. november 8-án.

Az ES-TRIN rendszeresen frissítésre kerül a CESNI munkacsoport észrevételeinek figyelembevételével.

Az ES-TRIN rendszeres frissítésére az alábbiak érdekében van szükség:

- a belvízi hajózási biztonság magas szintjének fenntartása;
- a műszaki fejlődés követése (pl. tűzoltórendszerek, navigációs berendezések);
- az uniós jogi kerettel való összeegyeztethetőség biztosítása.

2019 és 2020 folyamán a CESNI szakértői elkészítették az ES-TRIN 2021/1 szabvány új kiadását.

Az ES-TRIN 2021/1 különböző módosításokat tartalmaz, különösen az alábbi területeket illetően:

- biztonsági távolság, szabadoldal és merülési jelek (4. fejezet),
- az úton lévő és veszteglő hajókra vonatkozó két zajszintküszöb csökkentése (8.10 cikk),
- hordozható tűzoltó készülékek (13.03. cikk, (2)–(4) bekezdés),
- lítium-ion akkumulátorok (10.11. cikk),
- egyéni akusztikus védőberendezések biztosítása és használata (14.09. cikk, (3) bekezdés),
- ajtók a szálláshelyen (15.02. cikk, (11) bekezdés),
- elektromos kiszolgálóhelyiség személyhajókon (19.07. cikk),
- a kedvtelési célú vízi járművek felszerelése (26.01. cikk (1) bekezdés h) pont),
- Átmeneti rendelkezések:
 - beépített tűzoltó rendszerek;
 - személyhajók meghajtórendszerei;
 - a kizárólag a Rajnán kívüli vízi utakon közlekedő hajókra vonatkozó európai és nemzetközi szabványok;
- cseppfolyósított földgáz (LNG) vételezése (8. melléklet, 2.8. pont),
- a rajnai uniós bizonyítvány érvényességére vonatkozó pontosítások (ESI-1-1),
- a csökkentett tömegű különleges horgony elismerése (ESI-II-9),
- az európai és nemzetközi szabványokra való keresztthivatkozások aktualizálása,
- számos szerkesztési javítás a különböző nyelvi változatokban.

Az ES-TRIN 2021/1 szabvány hivatkozik a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú kiegészítő vizsgálati szabványára, és frissítésükre is együtt kerül sor. A CESNI szakértői 2019 és 2020 folyamán készítették el a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványát. Ez a szabvány meghatározza a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer fedélzeti berendezéseire vonatkozó működési és teljesítménykövetelményeket, vizsgálati módszereket és az elvárt vizsgálati eredményeket. A belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú felülvizsgált vizsgálati szabványa tükrözi a műszaki fejlődést, valamint az új normatív keretet (a 2019. február 20-i (EU) 2019/838

bizottsági végrehajtási rendelet¹, az ITUR M.1371-5 ajánlás² és az IEC 61993-2 nemzetközi szabvány³ 2018-as kiadása).

2020. április 30-i ülésén a CESNI úgy határozott, hogy az ES-TRIN 2021/1 szabványnak és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványának az elfogadását a 2020. október 13-i ülésre ütemezi. E 2020. október 13-i ülés előtt várhatóan már csak formai és kisebb módosításokra fog sor kerülni a szabványtervezetben. A 2021/1 sz. ES-TRIN szabvány egy kifejezetten erre a célra kialakított weboldalon (cesni.eu) fog megjelenni. Valamennyi uniós tagállam (védett) hozzáféréssel rendelkezik a fent említett szabványtervezetekhez.

A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁴ megfelelően az ES-TRIN 2021/1 szabvány az uniós jog részévé válik.

A CESNI által elfogadott szabványokra való hivatkozásokat az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete tartalmazza. Az irányelv 31. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy a II. mellékletet kiigazítsa az ES-TRIN szabvány legfrissebb változatára történő hivatkozás indokolatlan késedelem nélkül történő naprakésszé tétele és az alkalmazás kezdetének meghatározása céljából.

A CCNR határozatot fog elfogadni a CCNR-rendeletek módosításáról annak érdekében, hogy az említett rendelet hivatkozzon az ES-TRIN 2021/1 szabványra és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványára.

A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekkel kapcsolatos két meglévő jogi rendszer (Rajna és EU) egységességének érdekében biztosítani kell, hogy a kettő azonos szabványokon nyugaladjon. 2022. január 1-jétől mind az uniós jog, mind a CCNR rendeletei az ES-TRIN 2021/1 szabványra fognak hivatkozni.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az uniós álláspont kialakításával kapcsolatos határozat szükséges annak biztosításához, hogy az uniós érdekek megfelelően figyelembevételre kerüljenek a belvízi hajókra vonatkozó előírások megállapítására vonatkozó határozatok elfogadásakor.

A CESNI szakértőinek szintjén az ES-TRIN műszaki szabvány aktualizálását alapos előkészítés előzte meg. Számos köz- és magánszférabeli szakértővel folyt konzultáció ebben a vonatkozásban. A szabvány kialakítása során a CESNI szakértői szintjén a következő technikai találkozókra került sor:

¹ A Bizottság (EU) 2019/838 végrehajtási rendelete (2019. február 20.) a hajó-helyzetmegállapító és -nyomonkövető rendszerekre vonatkozó műszaki előírásokról és a 415/2007/EK rendelet hatályaon kívül helyezéséről (HL L 138., 2019.5.24., 31. o.).

² ITU-R M.1371-5 ajánlás: A tengerhajózás számára kijelölt URH mobil frekvenciasávban működő, időosztásos, többszörös hozzáférésű azonosító rendszer műszaki jellemzői.

³ IEC 61993-2:2018 nemzetközi szabvány: Tengeri navigációs és rádió-távközlési berendezések és rendszerek – Automatikus azonosító rendszerek (AIS) – 2. rész: Az automatikus azonosító rendszer (AIS) A. osztályú fedélzeti berendezései – Működési és teljesítménykövetelmények, vizsgálati módszerek és előírt vizsgálati eredmények.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o.).

- munkaértekezletek (2018. június 27–28., 2018. szeptember 26–27., 2018. november 20–21., 2019. március 5–6., 2019. június 25–27., 2019. szeptember 24–25., 2019. november 19–20. és 2020. február 25–26.); valamint
- bizottsági ülés (2020. április 30.).

Ezek a találkozók szakértői szinten alkalmasak voltak arra, hogy egyezség szülessen a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekről.

Az Unió javasolt álláspontja az, hogy az ES-TRIN 2021/1 szabványt el kell fogadni, mivel a szabvány fenntartja a belvízi hajózás legmagasabb szintű biztonságát, követi az ágazat műszaki fejlődését, és biztosítja az európai hajókra vonatkozó követelmények összeegyeztethetőségét.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik *„a megállapodásokkal létrehozott szervezetben 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 szóban forgó szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak.⁵

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a kérdéses szervekre irányadó nemzetközi jog szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de *„meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”*⁶.

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Mind a CESNI, mind a CCNR nemzetközi megállapodással létrehozott szervezetek.

Jóllehet a CESNI által elfogadott szabályok önmagukban nem kötelező erejűek, a CCNR tagjaira nézve azonban azok lesznek, miután a CCNR módosítja saját jogi keretét (a rajnai hajók szemleszabályzatát) oly módon, hogy az a CESNI által elfogadott szabványra hivatkozzon, és ezt a szabványt a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény alkalmazásának keretében kötelezővé teszi. Az ilyen jellegű szabályozásnak a CCNR tagjaira vonatkozó kötelező jellegét az 1868. október 17-i Mannheimi Egyezmény⁷ alakította ki.

Ezenkívül az ES-TRIN 2021/1 szabvány és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványa az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének alkalmazásában joghatással bíró jogi aktusok, mivel döntően képesek befolyásolni az uniós jog tartalmát. Az (EU) 2016/1629 irányelv módosításainál valóban figyelembe kell venni a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény szerint alkalmazandó keretet.

⁵ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

⁶ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

⁷ Az 1963. november 20-án módosított, 1868. október 17-i felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény.

A CESNI által elfogadott műszaki szabványokat, amelyeket az (EU) 2016/1629 irányelv II. melléklete foglal magában, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén naprakésszé kell tenni.

A Mannheimi Egyezmény 22. cikkének megfelelően a CCNR hatáskörrel rendelkezik a belvízi hajókra vonatkozó kötelező műszaki követelmények megállapítására.

A CCNR által elfogadandó határozat, amely az ES-TRIN 2021/1 szabványra és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványára való hivatkozás beillesztésével módosítja a CCNR-rendeleteket, a CCNR részes feleire nézve jogilag kötelező erejű jogi aktus lesz.

Ezért meg kell határozni a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló szabványok elfogadását érintően a CESNI-ben és a CCNR-ben képviselendő, az Unió nevében elfogadandó álláspontot.

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 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 közös közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban (CESNI) és a Rajnai Hajózási Központi Bizottságban (CCNR) a belvízi hajózáshoz kapcsolódó műszaki követelményekre vonatkozó szabványok elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az 1868. október 17-i felülvizsgált rajnai hajózási egyezményt módosító, a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény módosításáról szóló, 1963. november 20-án elfogadott egyezmény 1967. április 14-én lépett hatályba.
- (2) Az egyezmény 22. cikke értelmében a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket fogadhat el.
- (3) A belvízi hajózási ágazatban az uniós intézkedéseknek az egységesség biztosítására kell irányulniuk az Unióban alkalmazandó, az uniós belvizeken közlekedő hajókra vonatkozó műszaki követelmények kialakításakor.
- (4) A CCNR keretében 2015. június 3-án létrejött a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) annak érdekében, hogy különféle területeken – különösen a hajók, az információtechnológia és a legénység vonatkozásában – műszaki szabványokat dolgozzon ki a belvízi hajózást érintően.
- (5) A belvízi utakon történő közlekedés hatékonysága érdekében fontos, hogy a hajókra vonatkozó műszaki követelmények összeegyeztethetők, illetve az Európa-szerte eltérő jogi szabályozások által megengedett lehető legnagyobb mértékben harmonizáltak legyenek. Azon tagállamoknak, amelyek egyben a CCNR-nek is tagjai, támogatniuk kell a CCNR-szabályok és az alkalmazandó uniós szabályok harmonizálását célzó határozatokat.
- (6) 2020. október 13-i ülésén a CESNI várhatóan elfogadja a belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló 2021/1 számú európai szabványt (a továbbiakban: ES-TRIN szabvány) és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványát.
- (7) Az ES-TRIN 2021/1 szabvány a belvízi hajók biztonságának garantálásához szükséges egységes műszaki követelményeket fekteti le. A szabvány többek között a hajógyártásról, a belvízi hajók felszereléséről és berendezéseiről szóló rendelkezéseket, az egyes hajókatóriákról (például személyhajók, tolt kötelékek és konténerszállító hajók) szóló különös rendelkezéseket, az automatikus hajóazonosítási rendszerről, a hajók azonosításáról és a hajóbizonyítvány- és nyilvántartásmintákról

szóló rendelkezéseket, átmeneti rendelkezéseket, valamint a műszaki szabvány alkalmazására vonatkozó utasításokat tartalmaz. A belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványa meghatározza a belvízi közlekedésben alkalmazott automatikus azonosító rendszer fedélzeti berendezéseire vonatkozó működési és teljesítménykövetelményeket, a vizsgálati módszereket és az elvárt vizsgálati eredményeket.

- (8) Helyénvaló meghatározni az Unió által a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban (CESNI) képviselendő álláspontot, mivel az ES-TRIN 2021/1 szabvány döntően képes befolyásolni az uniós jog, nevezetesen az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv tartalmát.
- (9) Az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletében hivatkozik olyan, vízi járművekre vonatkozó műszaki követelményekre, amelyeket az ES-TRIN 2019/1 szabvány tartalmaz. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a II. mellékletben az ES-TRIN szabvány legfrissebb változatára történő hivatkozást naprakésszé tegye, valamint arra, hogy meghatározza az alkalmazás kezdőnapját. Ezért az ES-TRIN 2021/1 szabvány hatással lesz az (EU) 2016/1629 irányelvre.
- (10) A CCNR várhatóan elfogad egy állásfoglalást, amely a CCNR 2020. december 3-i ülésén módosítja a CCNR-rendeleteket annak érdekében, hogy azok hivatkozzanak az ES-TRIN 2021/1 szabványra és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványára. Ezért az Unió által a CCNR-ben képviselendő álláspontot is helyénvaló meghatározni.
- (11) Az Unió nem tagja sem a CCNR-nek, sem a CESNI-nek. Az Unió álláspontját az említett szervezetben tagsággal rendelkező uniós tagállamok közösen eljárva képviselik,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) 2020. október 13-i ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy hozzá kell járulni a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekről szóló 2021/1 számú európai szabványnak (a továbbiakban: ES-TRIN szabvány) és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványának az elfogadásához.
- (2) A Rajnai Hajózási Központi Bizottságnak (CCNR) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket megállapító plenáris ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a műszaki követelményeknek az ES-TRIN 2021/1 szabványban és az azt kiegészítő, a belvízi hajózásban alkalmazott automatikus azonosító rendszer 2021/3.0 számú vizsgálati szabványában foglaltakkal való összehangolását célzó valamennyi javaslatot.

2. cikk

- (1) Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai a CESNI-nek.
- (2) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai a CCNR-nek.

3. cikk

Az 1. cikk szerinti álláspontokat érintő kismértékű technikai változtatások újabb tanácsi határozat nélkül is elfogadhatók.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*