



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2015. december 15.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2013/0014 (COD)

10578/1/15
REV 1 ADD 1

TRANS 229
CODEC 986
PARLNAT 147

A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács első olvasatban kialakított álláspontja az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI RENDELET elfogadása céljából

- A Tanács indokolása
- A Tanács által 2015. december 10-én elfogadva

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2013. január 31-én benyújtotta a Tanácsnak az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatát.

Az Európai Parlament 2014. február 26-án megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanácsban 2014. június 5-én politikai megállapodásra jutott a rendelettervezetről. A jogásznyelvészi ellenőrzést követően a Tanács 2015. december 10-én az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárásnak megfelelően elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.

Az Európai Parlament szavazását és a Tanács kétoldalú megállapodásának elfogadását követően tárgyalások indultak az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a javaslattal kapcsolatos megállapodás elérése céljából. 2015. június 17-én megállapodás jött létre a végső kompromisszumos szövegről, amelyet az Állandó Képviselők Bizottsága 2015. június 30-án jóváhagyott. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2015. november 10-én megerősítette a megállapodást, és erről levélben tájékoztatta az Állandó Képviselők Bizottságának elnökét.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága véleményét is.

II. AZ ELSŐ OLVASATBAN KIALAKÍTOTT ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános információk

A fent említett javaslat a negyedik vasúti csomag része, amely hat jogalkotási javaslatot tartalmaz. A javaslatok célja az egységes európai vasúti térség kiteljesítése előtt még fennálló akadályok megszüntetése.

Ezen új jogalkotási csomag átfogó célja a vasúti szolgáltatások minőségének és hatékonyságának javítása a még fennálló piaci akadályok megszüntetésével, továbbá a kölcsönös átjárhatósági és a biztonsági követelmények harmonizálásának megerősítése az uniós vasúthálózat magas fokú összehangoltságának biztosítása érdekében.

Mindezek tükrében az Európai Vasúti Ügynökségről (a továbbiakban: Ügynökség) szóló, a Bizottság által javasolt új rendelet célja tehát az, hogy a hatályos szabályozási keret módosításával meghatározza az Ügynökség által a kölcsönös átjárhatóság és a vasútbiztonság területén végzendő új feladatokat. Ezek az új feladatok abból adódnak, hogy az Ügynökség biztonsági tanúsítványokat és járműengedélyeket állít ki, a Bizottság által a kölcsönös átjárhatóságról és a vasútbiztonságról szóló irányelvekben javasoltaknak megfelelően.

Emellett a javaslat előírja, hogy az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság által a decentralizált ügynökségekkel kapcsolatban 2012. június 12-én elfogadott közös megközelítésben szereplő elvekkel összhangban egyértelművé kell tenni a meglévő rendelkezéseket, továbbá aktualizálni kell és meg kell erősíteni az Ügynökség irányításával kapcsolatos rendelkezéseket.

A Tanács több ponton módosította az eredeti javaslatot. A rendelet fő rendelkezései jelentős mértékben módosultak. A Tanács első olvasatban kialakított álláspontja tehát módosítja az eredeti bizottsági javaslatot, részben újrászövegezés, részben pedig rendelkezések beillesztése, illetve törlése útján. Ez azt jelenti, hogy a Tanácsnak nem áll módjában elfogadnia azokat a módosításokat, amelyeket az Európai Parlament első olvasatban kialakított véleménye ezen rendelkezésekkel kapcsolatban vezet be.

2. A legfontosabb szakpolitikai kérdések

i) A biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek kiállítása: az Ügynökség, illetve a nemzeti biztonsági hatóságok szerepe (12., 14., 20. és 21. cikk)

Annak érdekében, hogy javuljon a biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek kiállításának hatékonysága, a Bizottság az eredeti javaslatában jelentős mértékű hatáskör-áthelyezést irányoz elő a nemzeti hatóságoktól az Ügynökséghez a biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek kiállítása tekintetében.

A Tanács egyetért a Bizottság általános megközelítésével, azonban úgy ítéli meg, hogy a Bizottság javaslatát e tekintetében módosítani kell annak érdekében, hogy nagyobb rugalmasságot vezessenek be a nemzeti biztonsági hatóságok, illetőleg az Ügynökség feladatkörei tekintetében a biztonsági tanúsítási és a járműengedélyekkel kapcsolatos eljárás során.

A Tanács ennél fogva módosítja azt az egyensúlyt, amelyet a Bizottság az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti hatáskör-megosztás vonatkozásában eredetileg javasolt, és meghatározott körülmények között kiegészítő biztosítékok nyújt a nemzeti biztonsági hatóságoknak.

A Tanács álláspontja alapján a járműengedélyek és a biztonsági tanúsítványok tekintetében egy olyan kettős rendszer jön létre, amelyben az ügynökség egyablakos ügyintézkést biztosít a határokon átnyúló forgalomba szánt járművek engedélyezéséhez és a határokon átnyúló forgalomban részt vevő vasúti társaságok számára a biztonsági tanúsítványok kiállításához, és ezzel párhuzamosan a nemzeti biztonsági hatóságok szerepe továbbra is fontos marad a szükséges értékelések elvégzése terén. A kizárólag a belföldi közlekedésben részt vevő vasúti társaságoknak továbbra is lehetőségük van arra, hogy engedély vagy tanúsítás iránti kérelmüket az Ügynökségnek vagy a nemzeti biztonsági hatóságoknak nyújtsák be. Mindazonáltal mindkét esetben az eljárás és a döntés kritériumai azonosak maradnak.

Emellett a Tanács úgy rendelkezik az álláspontjában, hogy az Ügynökség hozzon létre és működtessen egy egyablakos ügyintézési lehetőséget magában foglaló információs és kommunikációs rendszert (12. cikk).

Az Európai Parlament általánosságban támogatja a Tanács megközelítését. Ugyanakkor másként alkalmazza ezt a megközelítést azzal, hogy eltérést vezet be a tagállamok vasúthálózatait vagy azok egy részét kitevő olyan „elszigetelt vasúthálózatok” tekintetében, amelyek nyomtávolsága 1520 mm.

A Tanács az első olvasatbeli álláspontjában oly módon kezeli az Európai Parlament által felvetett aggodalmakat, hogy az együttműködési megállapodásokkal kapcsolatos rendelkezésekbe belefoglalja az „elszigetelt hálózatokra” vonatkozó koncepciót.

Ennek fényében a Tanács részben vagy elvben figyelembe veheti a 4., a 49. és a 62. módosítást.

ii) Az ERTMS európai jelzőrendszer üzembe helyezésének engedélyezésében az Ügynökség által betöltött szerep (22. cikk)

A Bizottság az eredeti javaslatában azt irányozta elő, hogy az Ügynökséghez kerüljenek a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek – az ERTMS európai jelzőrendszert is beleértve – üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos feladatok.

E kérdés tekintetében a Tanács nem ért egyet a bizottsági megközelítéssel és úgy véli, hogy továbbra is a nemzeti biztonsági hatóságoknak kell engedélyezniük az ERTMS-rendszerek üzembe helyezését.

Mindazonáltal, annak elősegítése érdekében, hogy megállapodás jöjjön létre az Európai Parlamenttel, amely ragaszkodik ahhoz, hogy az Ügynökség feladata legyen az ERTMS-rendszerek üzembe helyezésének engedélyezése, a tanácsi szövegbe beillesztésre került az engedélyezést megelőző kötelező ellenőrzés. Ez konkrétabban azt jelenti, hogy a Tanács egyértelmű szabályokat kíván kialakítani az ERTMS vonatkozásában a két különböző helyzetben érintett felek közötti együttműködéshez. Az egyik helyzetben a változtatásokat azt megelőzően kell végrehajtani, hogy a nemzeti biztonsági hatóság kiállítja az engedélyt, a másik esetben pedig akkor, ha az Ügynökség – azt követően, hogy a nemzeti biztonsági hatóság kiállította az engedélyt – megállapítja, hogy a hálózatok és az ERTMS-berendezéssel felszerelt járművek műszaki vagy üzemeltetési szempontból nem kompatibilisek.

Ezért a Tanács csak részben tudja figyelembe venni a 3., a 11., a 29. és a 65. módosítást.

iii) A biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek díjai és illetékei (80. cikk)

Bár a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazását javasolja a biztonsági tanúsítványokkal és a járműengedélyekkel kapcsolatos díjak és illetékek meghatározásához, a Tanács az álláspontjában arra törekszik, hogy a rendeletben szerepeljenek azok az elvek, amelyek irányadóak az Ügynökség által az engedélyek és a tanúsítványok kiállításáért a kérelmezőknek felszámított díjak és illetékek kiszámításához.

A tanácsi álláspont rögzíti a jogi aktusban, hogy e díjak és illetékek megállapításakor figyelembe kell venni a nemzeti biztonsági hatóságoknál a biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek kiállításával kapcsolatos feladatok ellátása során felmerülő tényleges költségeket. Ennek érdekében a Tanács a rendelkező részbe részletes rendelkezéseket illeszt be a díjak és az illetékek megállapításának módjáról annak érdekében, hogy egyértelművé tegye, hogy ezeket a díjakat és illetékeket a tagállamokkal együttműködve átlátható, méltányos és egységes módon kell megállapítani úgy, hogy ne veszélyeztessék az európai vasúti ágazat versenyképességét és ne jelentsenek szükségtelen pénzügyi terhet a kérelmezők számára. Az EP által kifejezésre juttatott egyes aggályok eloszlatása érdekében a tanácsi szöveg emellett pontosítja, hogy díjakat és illetékeket kell felszámítani az ERTMS jóváhagyására vonatkozó határozatok kiállításáért is.

Végezetül a Tanács úgy rendelkezik az álláspontjában, hogy végrehajtási aktusokkal kell meghatározni a díjak és az illetékek kiszámításával kapcsolatos intézkedéseket.

Az Európai Parlament azt kéri, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal határozzák meg a biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek díjait és illetékeit.

Ennek fényében a Tanács nem tudja figyelembe venni a 14. és a 135. módosítást.

iv) Az Ügynökség felelőssége és együttműködés a tagállami igazságügyi hatóságokkal (72. és 73. cikk)

A Tanács úgy véli, hogy további pontosításra van szükség az Ügynökségnek a járműengedélyek és a biztonsági tanúsítványok kiállításával kapcsolatos elszámoltathatósága vonatkozásában. Ezért e tekintetben új rendelkezésekkel egészült ki a tanácsi álláspont szövege, különösen a tagállami igazságügyi hatóságokkal való együttműködésről szóló új cikk beillesztése révén. Ez konkrétabban azt jelenti, hogy a Tanács a megközelítésében pontosítja, hogy az ügyvezető igazgatónak (és az Ügynökség személyi állományának) a mentességei adott esetben visszavonhatók.

v) Az Ügynökség együttműködése a nemzeti biztonsági hatóságokkal (76. cikk)

A Tanács rögzíti az álláspontjában, hogy – az új tanúsítási és engedélyezési rendszer gyakorlati kialakításának elősegítése érdekében – az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak együttműködési megállapodást kell kötniük a járműengedélyek és a biztonsági tanúsítványok vonatkozásában. E megközelítés értelmében az Ügynökségnek lehetősége nyílik arra, hogy megbízza a nemzeti biztonsági hatóságokat bizonyos tanúsítási és engedélyezési feladatok elvégzésével.

E megközelítés az elegendő szintű rugalmasság biztosítását célozza a vasúti ágazat sajátosságainak figyelembevételéhez, ezen ágazatban ugyanis a feladatokat nem lehet teljesen különválasztani, ezért az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok inkább megosztják azokat egymás között. Különösen az Unió vasúti rendszerének többi részétől elzárt hálózatok esetében, az ilyen együttműködési megállapodások lehetővé tehetik a feladatoknak a megfelelő nemzeti biztonsági hatóságra való átruházását, amennyiben ez a tanúsítás és az engedélyezés hatékony és arányos kiosztásához szükséges.

vi) Fellebbezési és választottbíróági eljárások / összeférhetetlenségi szabályok (55–63. cikk és 51. cikk)

A Tanács az álláspontjában arra törekszik, hogy megerősítse a rendeletben szereplő fellebbezési és választottbíróági eljárásokra vonatkozó rendelkezéseket. Ezért a tanácsi szövegben szerepel a kérelmező számára biztosított azon lehetőség, hogy az ügyet tagállami bíróság elé terjessze, amennyiben nem ért egyet a nemzeti biztonsági hatóság által hozott intézkedéssel. Ezenkívül a Tanács új rendelkezésekkel egészíti ki a szöveget a választottbíróági eljárásokra vonatkozóan annak garantálása céljából, hogy egyet nem értés esetén a nemzeti biztonsági hatóság megfellebbezhesse az Ügynökség által hozott határozatot.

Az Európai Parlament ragaszkodik ahhoz, hogy további követelmények vonatkozzanak a fellebbezési tanács tagjainak kinevezésére, a kizárásra és a kifogásolásra vonatkozó kérelmekre, valamint a fellebbezések vizsgálatára és a fellebbezések tárgyában hozott határozatokra.

Ezzel összefüggésben, az Európai Parlamenttel való megállapodás elősegítése érdekében a tanácsi szöveg rögzíti a fellebbezési tanács működésének részletes szabályait, beleértve tagjainak a fellebbviteli vagy a választottbíróági eljárásban érintett felektől való függetlenségére, az Ügynökség személyi állományának minden szintjén az összeférhetetlenség megelőzésére és kezelésére, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a fellebbezési ügyek ne teremtsenek akadályokat, illetve ne okozzanak késedelmet, a fellebbezési eljárásra vonatkozó három hónapos határidő meghatározására vonatkozó szabályokat is.

Ezzel összefüggésben a Tanács részben vagy elvben el tudta fogadni a 114–117., a 122–133., a 138–140. és a 146. módosítást.

vii) Az irányításra vonatkozó új szabályok (47. és 68. cikk)

A tanácsi szöveg jelentősen módosítja a bizottsági javaslatban az Ügynökség vonatkozásában javasolt irányítási szabályokat. Ez különösen az igazgatótanács összetételére vagy az ügyvezető igazgató visszahívásának módjára vonatkozik.

Ez konkrétabban azt jelenti, hogy a bizottsági javaslattal ellentétben a Tanács úgy döntött, hogy – a decentralizált uniós ügynökségekre vonatkozó közös megközelítésben foglalt hatályos szabályokkal összhangban – a Bizottság részéről két képviselőt nevez ki az igazgatótanácsba (a bizottsági javaslatban négy képviselő szerepel).

A Tanács új kötelezettséggént azt is előírja a Bizottságnak, hogy az ügyvezető igazgató kinevezéséhez legalább három jelöltet tartalmazó listát nyújtson be.

Végezetül a Tanács rögzíti az álláspontjában, hogy az ügyvezető igazgató visszahívását az igazgatótanács tagjainak egyharmada is javasolhatja.

viii) Nyelvek (74. cikk)

A Tanács elengedhetetlennek tartja, hogy a nyelvhasználatot illetően további biztosítékokat illesszen be a szövegbe. A biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek kiállítását célzó kettős rendszer csak abban az esetben működne megfelelően, ha a kérelmezők és az érintett nemzeti biztonsági hatóságok a jövőben is használhatnák saját nyelvüket, ha szükséges. E kettős mechanizmus azt is jelenti, hogy az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti szoros együttműködés a nyelvhasználatra vonatkozó gyakorlatias megoldásokra épül, figyelembe véve a valós körülményeket és különösen azt, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok továbbra is fontos szerepet fognak betölteni az említett engedélyek és tanúsítványok kiállításához szükséges értékelések elvégzésében. Ezért a Tanács az álláspontjában úgy rendelkezik, hogy az igazgatótanács bármely tagjának kérésére a nyelvhasználatra vonatkozó határozatot egyhangúlag kell meghozni, ami összhangban van a 881/2004/EK hatályos rendelet alkalmazásából fakadó jelenlegi gyakorlattal.

ix) Az alkatrészekre vonatkozó európai szabványok (19. és 45. cikk)

A Tanács úgy rendelkezik az álláspontjában, hogy a szabványok tekintetében az Ügynökségnek részletes iránymutatást kell kidolgoznia a megfelelő európai szabványügyi szervek részére a Bizottság által rájuk ruházott megbízatás kiegészítése céljából. Ezenkívül az Ügynökségnek közre kell működnie a szabványosítandó, potenciálisan felcserélhető alkatrészeknek – és ezen alkatrészek fő interfészeinek – az azonosításában, és megfelelő ajánlásokat kell tennie a Bizottság számára.

A Tanács tehát részben vagy elvben elfogadta az 52., az 53., a 110. és a 156. módosítást.

III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja tükrözi a Tanács és az Európai Parlament közötti tárgyalások során – a Bizottság közreműködésével – kialakított kompromisszum tartalmát. Ezt a kompromisszumot az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának (TRAN) elnöke az Állandó Képviselők Bizottsága elnökének írt 2015. november 24-i levelében megerősítette.

Levelében a TRAN elnöke jelzi, hogy javasolni fogja, hogy a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság tagjai, valamint ezt követően a plenáris ülés módosítások nélkül hagyja jóvá a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontját, és az Európai Parlament második olvasatának szakaszában – az EUMSZ 294. cikkével összhangban – zárja le a rendes jogalkotási eljárást.