



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. február 8.
(OR. en)

6034/18

**Intézményközi referenciaszám:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. február 8.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2018) 63 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az OTIF felülvizsgálati bizottságának 26. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2018) 63 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2018) 63 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.2.7.
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az OTIF felülvizsgálati bizottságának 26. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

Ez a javaslat a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) felülvizsgálati bizottságának 26. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai Unió nevében képviselendő álláspontokról szóló határozatra vonatkozik.

Az OTIF a nemzetközi vasúti szállítást érintő egységes jogi kereteket dolgoz ki három fő tevékenységi területen: műszaki átjárhatóság, veszélyes áruk és vasúti szerződési jog.

Az OTIF főtitkára összehívta a COTIF99 felülvizsgálati bizottságának 26. ülését, amely 2018. február 27. és március 1. között Bernben, Svájcban kerül megrendezésre.

Az ülés napirendi pontjaival kapcsolatos dokumentumok az OTIF weboldalán érhetők el, a következő hivatkozáson: http://otif.org/en/?page_id=126

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)

A COTIF-egyezmény az OTIF alapító okirata. Ez az egyezmény szabályozza a szervezet működését, illetve meghatározza célkitűzéseit, hatáskörét, a tagállamokkal fennálló kapcsolatát, valamint a tevékenységeit általánosságban. A COTIF-egyezményhez 46 ország csatlakozott, köztük az Unió 26 tagállama, azaz Ciprus és Málta kivételével az összes.

A COTIF-egyezmény két részből áll: maga az Egyezmény, illetve az egységes vasúti jogszabályokat, azaz a személy- és áru fuvarozásra vonatkozó műszaki működési követelményeket és szerződésmintákat meghatározó hét függelék:

A. függelék	Nemzetközi vasúti személy- és poggyászfuvározási szerződések	CIV
B. függelék	Nemzetközi vasúti áru fuvarozási 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
G. függelék	Nemzetközi forgalomban használt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyag műszaki engedélye	ATMF

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 jegyzőkönyvvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről szóló 2013/103/EU tanácsi határozatot¹. 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 felülvizsgálati bizottsága

A felülvizsgálati bizottság bizonyos esetekben a COTIF, a CIV, a CIM, a CUV és a CUI egységes szabályainak, illetve az APTU és az ATMF egységes szabályainak módosítására vonatkozó döntéseket hozhat. Bizonyos meghatározott esetekben a felülvizsgálati bizottság saját maga is jóváhagyhatja a módosításokat, illetve a közgyűlés általi jóváhagyás érdekében továbbbíthatja az elfogadott módosításokat a tagállamoknak.

A felülvizsgálati bizottság legutóbbi, 25. ülésére 2014. június 25. és 26. között került sor.

Az Európai Unió és/vagy a tagállamai az OTIF szerinti eljárási szabályok, a felülvizsgálati bizottság eljárási szabályzata, valamint az Unió COTIF-egyezményhez való csatlakozásáról szóló megállapodás rendelkezései szerint vesznek részt ebben az eljárásban.

A felülvizsgálati bizottság határozatképes, amennyiben a szavazati joggal rendelkező OTIF tagállamok többsége a szavazás pillanatában jelen van. A COTIF-egyezmény 13. cikkének (3) bekezdése azonban előírja, hogy azok az OTIF tagállamok, amelyek nyilatkozatot tettek egy vagy több függelék alkalmazásának elhagyásáról, az adott függelék módosításairól nem szavazhatnak. A felülvizsgálati bizottság 26. ülésére vonatkozó és az OTIF titkársága által 2018. január 19-én közreadott tárgyalási anyag alapján megállapítást nyert, hogy a COTIF-egyezményhez csatlakozó 26 uniós tagállam mindegyike alkalmazza az összes függelék.

2.4. Uniós hatáskör és szavazati jog a felülvizsgálati bizottságban

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 Unió és tagállamai érdekében a szavazati jogot az Unió gyakorolja minden olyan szavazásra bocsátott kérdést illetően, amelyre vonatkozóan javaslat született az uniós álláspontra. Ez nem csupán kizárólagos hatáskör, hanem megosztott hatáskör esetén is érvényes, amennyiben a Megállapodás lehetőséget nyújt a tagállamok vagy az Unió általi szavazás közötti választásra [a Megállapodás 6. cikkének (2) bekezdése].

¹ A Tanács 2013/103/EU határozata (2011. június 16.) (HL L 51., 2013.2.23., 1. o.).

Gyakorlatban ez azt jelenti, hogy az Unió hatáskörébe tartozó kérdésekben, amennyiben egy uniós álláspont kialakításra kerül, az uniós képviselő 26 szavazati joggal rendelkezik, következésképpen a bizottság automatikusan határozatképesé válik, és az uniós álláspont dominál. A szavazatokat attól függetlenül figyelembe veszik, hogy az egyes tagállamok képviseltetik-e magukat az ülésen vagy sem.

2.5. Az OTIF főtitkárának tájékoztatása

Az alábbi táblázat összefoglalja az uniós hatáskör területeit, illetve a szavazati jog tervezett gyakorlását:

Napirendi pont	Unió hatáskör	Szavazati jog gyakorlása
2 – Az elnök és az alelnök megválasztása	Megosztott	Tagállamok
3 – A napirend elfogadása	Megosztott és kizárólagos	Unió
4 – Az eljárási szabályzat módosítása	Megosztott és kizárólagos	Unió
5 – A COTIF-egyezmény részleges felülvizsgálata	Megosztott	Unió
6 – A CIM Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata (jelentés)	Kizárólagos	Unió (ha szavazásra kerül sor))
7 – A CUI Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata	Megosztott	Unió
8 – Új H. függelék	Kizárólagos	Unió
9 – Az ATMF Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata	Kizárólagos	Unió
10 – Az APTU Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata	Kizárólagos	Unió
11 – A piacra jutási feltételek összehangolásának szükségessége (megbeszélés)	Megosztott	n.a.
12 – Egyéb (egy jogi szakértőkből álló munkacsoport felállítása)	Megosztott	Tagállamok
13 – A CUV Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata	Megosztott	Unió

Az Európai Unió és az OTIF közötti megállapodás 6. cikke (4) bekezdésének értelmében a Bizottság által képviselt Unió az ülés előtt tájékoztatja az OTIF-et a felülvizsgálati bizottság napirendjén szereplő és uniós hatáskörbe (kizárólagos vagy megosztott) tartozó azon témákra vonatkozóan, amelyek esetében az Unió gyakorolni fogja a szavazati jogát. Ebből a célból a Bizottság levelet küld az OTIF főtitkárának.

3. AZ OTIF FELÜLVIZSGÁLATI BIZOTTSÁGÁNAK 26. ÜLÉSÉN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Ebben a szakaszban a további magyarázatra szoruló témák kerülnek megvizsgálásra. A javasolt határozathoz tartozó melléklet minden egyes napirendi pontra kitér, és bemutatja a hatáskörre vonatkozó helyzetet, illetve a képviselendő álláspontokat.

3.1. 4. NAPIRENDI PONT - A felülvizsgálati bizottság eljárási szabályzatának módosítása

Relevancia

A felülvizsgálati bizottság eljárási szabályzatának aktuális verziója még az Unió COTIF-egyezményhez való csatlakozása előtti időből származik; következésképpen bizonyos rendelkezések elavultak, ezért szükség van azok aktualizálására. Különösen az Unió szavazati jogát szabályozó és a határozatképességet megállapító rendelkezések (4., 20. és 21. cikk) módosítása szükséges, hogy összhangba kerüljenek a COTIF 38. cikkével, valamint az Európai Unió és az OTIF közötti megállapodással. A felülvizsgálati bizottság eljárási szabályzatának módosítására tett javaslatokat a LAW-17125-CR 26/4 dokumentum melléklete tartalmazza, amely kitér továbbá a bizottság nyelvi rendszerére és munkamódszereire vonatkozó bizonyos kérdésekre is (1., 3., 7., 8., 9., 10., 11., 15., 25. és 26. cikk). Az eljárási kérdésekre vonatkozó ezen egyéb módosítástervezetek helyénvalónak tűnnek, mivel céljuk a bizottság adminisztratív irányításának javítása.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

A felülvizsgálati bizottság eljárási szabályzatával kapcsolatban javasolt módosítások az Unió hatáskörébe tartoznak, mivel az uniós hatáskörök OTIF-on belüli gyakorlására vonatkoznak. Egyes módosítások okát közvetlenül a COTIF-egyezményhez való csatlakozás képezi. A tagállamokkal megosztott hatáskör ellenére a szavazati jogot ebben az esetben az Uniónak kell gyakorolnia, annak biztosítása érdekében, hogy 26 szavazattal vesz részt a szavazáson.

Álláspont

Az OTIF titkársága által ezzel a napirendi ponttal kapcsolatban javasolt összes módosítástervezetet támogatni kell.

3.2. 5. NAPIRENDI PONT - Az alapegyezmény részleges felülvizsgálata

Relevancia

A LAW-17126 CR 26/5 dokumentumban foglalt javaslat célja a COTIF-egyezmény felülvizsgálati eljárásának javítása és megkönnyítése, a COTIF-egyezményt és a hozzá tartozó függelékeket érintő módosítások következetes és gyors végrehajtásának lehetővé tételéért, illetve a jelenlegi hosszadalmas felülvizsgálati eljárás káros hatásainak megelőzése érdekében, ideértve a felülvizsgálati bizottság, illetve a közgyűlés által elfogadott módosítások közötti belső eltéréseket, illetve elsősorban az uniós joggal fennálló külső eltéréseket.

Az OTIF titkársága által benyújtott dokumentum emlékeztet az elmúlt két évben a jelenlegi jogi kerettel kapcsolatban elvégzett munkára és konzultációkra, a COTIF-egyezményre vonatkozó jelenlegi felülvizsgálati eljárás módosításának szükségességére/lehetőségeire, a COTIF-egyezmény jelenlegi felülvizsgálati eljárásának összetettségére és káros hatásaira, illetve a nemzetközi szervezeteket érintő szerződések módosításainak hatálybaléptetésére vonatkozó nemzetközi jogra és gyakorlatra.

Ez az eljárás egy fő ajánlást eredményezett, amelynek lényege az Egyezmény 34. cikkének módosítása, hogy elvben meghatározza a függelékkel kapcsolatban a közgyűlés által elfogadott módosítások hatálybalépésére vonatkozó időtartamot (36 hónap). A módosítástervezet tartalmaz továbbá egy rugalmassági rendelkezést, amely eseti alapon lehetővé teszi ennek a határidőnek a meghosszabbítását; ennek értelmében „A közgyűlés a 14.

cikk (6) bekezdése által az Egyezményre vonatkozó módosító javaslatok elfogadásához előírt többséggel dönthet a módosítások hatálybalépésének elhalasztásáról.”

Az OTIF titkárságának ajánlása tükrözi a kérdéssel foglalkozó érintett munkacsoporton belül uralkodó domináns nézetet; megállapítást nyert, hogy az OTIF tagjainak képesnek kell lenniük arra, hogy az elfogadott módosításokat többek között parlamenti eljárások útján három éven belül átültessék – ami megfelel a közgyűlés ülései közötti szokásos időtartamnak. A javaslat kiegyensúlyozott, rugalmas és arányos, valamint szükséges az OTIF hatékony működésének és fejlődésének támogatásához.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

A COTIF-egyezmény javasolt részleges felülvizsgálata lényeges az uniós hatáskörök OTIF-on belüli gyakorlásának szempontjából. Ez az eljárás az Unió hatáskörébe tartozik. A tagállamokkal megosztott hatáskör ellenére a szavazati jogot ebben az esetben az Uniónak kell gyakorolnia, annak biztosítása érdekében, hogy 26 szavazattal vesz részt a szavazáson.

Álláspont

A COTIF-egyezmény 34. cikkének módosítására vonatkozó javaslatot támogatni kell.

3.3. 6. NAPIRENDI PONT - A B. függelék (CIM Egységes Szabályok) részleges felülvizsgálata – Az OTIF főtitkárának jelentése

Relevancia

A jelentés beszámol a felülvizsgálati bizottságnak a CIM Egységes Szabályok felülvizsgálatával kapcsolatos előkészületek előrehaladásáról, különös hangsúlyt fektetve az elektronikus fuvarlevéllel kapcsolatban bevezetni kívánt rendelkezésekre. A CIM Egységes Szabályokkal foglalkozó munkacsoport egyetértett abban, hogy az az elv, miszerint az adatok bevitelére alkalmazott eljárásoknak funkcionális szempontból egyenértékűnek kell lenniük² a papír alapú adatrögzítéssel, előfeltétele (a CIM Egységes Szabályok jelenlegi 6. cikkének (9) bekezdése) minden olyan funkciónak, amelyet a papír alapú fuvarlevél jelenleg betölt. Ugyanakkor ennek az elvnek a végrehajtása nem volt egységes, ami olykor a nemzeti jogok közötti eltérésekhez vezetett. Emellett nem jelentett megoldást minden problémára, különösen ami az elektronikus aláírást illeti.

A főtitkár a felülvizsgálati bizottság 26. ülésén bemutatja jelentését az elmúlt két évben elért főbb előrelépésekről, konkrétan: a CIT (Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság) jelentése a vasúti fuvarokmányok digitalizálásáról, illetve a jelentés következtetései, a digitális szállítmányozási és logisztikai fórum (DTLF) jelenlegi munkája, a vámágazaton belüli változások, illetve ezek potenciális hatása az árutovábbítási okmányként szolgáló CIM fuvarlevélre.

A jelentés hangsúlyozza egy olyan megoldás kidolgozásának szükségességét, amely lehetővé teszi az egyszerű digitális vasúti átutazást, és hatékony kapcsolódási pontot biztosít a fuvarokmányok számára. Az OTIF titkárságának meglátásában ez szükségessé teszi az ágazat

² A funkcionális megegyezés elve meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek alapján az elektronikus kommunikáció a papír alapú kommunikációval egyenértékűnek tekinthető. Különösképpen meghatározza azokat a sajátos követelményeket, amelyeknek az elektronikus kommunikációknak eleget kell tenniük annak érdekében, hogy ugyanazokat a célokat szolgálják és ugyanazokat a funkciókat töltsék be, mint amelyekre a hagyományos papír alapú rendszer bizonyos fogalmai törekszenek – például „írás”, „eredeti”, „aláírt” és „bejegyzés”.

digitális megoldásainak segítségével kifejleszteni szükséges kapcsolódási pontok meghatározását.

Ebből a célból a főtitkár a következő két prioritást élvező kérdést szándékozik belefoglalni a 2018-ban felállításra kerülő jogi szakértői munkacsoport munkaprogramjába:

- A vámrendelkezések és a szállításra vonatkozó rendeletek közötti kapcsolódási pontok értékelése, a hatékony nemzetközi vasúti forgalom biztosítása érdekében, különösen az árufuvarozás területén;
- A nemzetközi fuvarozás digitalizációjának értékelése, különösen ami a fuvarokmányokat illeti.

Hatáskör, az álláspont kinyilvánítása és a szavazati jog lehetséges gyakorlása

Ahogy arra az előbbi szakasz kitért, a vasúti fuvarokmányok digitalizálása hatással van egyes uniós jogszabályokra, különösen a vámjogszabályokra. Következésképpen ebben a kérdésben az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik. Az Uniónak álláspontot kell foglalnia ebben a kérdésben, valamint gyakorolnia kell szavazati jogát, amennyiben szavazásra kerül sor.

Álláspont

A javasolt álláspont a következő: a jelentés tudomásul vétele, bizonyos információk nyújtása a folyamatban lévő kapcsolódó tevékenységekről és előrelépésekről, a vámrendelkezések és a vasúti szállításra vonatkozó rendeletek közötti kapcsolódási pontok értékelésére vonatkozó további munka ösztönzése, a jogi szakértőkből álló munkacsoport felállításának támogatása, vagy a vámügyi kérdésekhez és az árufuvarozási okmányok digitalizálásához kapcsolódó alternatív koordinációs megoldások kialakításának támogatása a meglévő OTIF szerveken belül.

3.4. 7. NAPIRENDI PONT - A CUI Egységes Szabályok (E. függelék) részleges felülvizsgálata

Relevancia

Ez a napirendi pont az infrastruktúra használatára vonatkozó szerződések egységes szabályaival (CUI Egységes Szabályok) foglalkozik.

A javasolt módosítások a CUI Egységes Szabályok 1. cikkét (Hatály), 3. cikkét (Meghatározások), 8. cikkét (A pályahálózat-működtető felelőssége) és 9. cikkét (A fuvarozó felelőssége) érintik, valamint a 3., 5., 5bis., 7. és 10. cikkekre vonatkozó szerkesztési változtatásokat tartalmaznak. Emellett javasolva van a magyarázó jelentés átdolgozása, a CUI Egységes Szabályokkal kapcsolatban elfogadott módosítások tükrözése érdekében.

A leglényegesebb módosítás célja a CUI Egységes Szabályok hatályának egyértelműsítése azzal, hogy a 3. cikket kiegészíti a „*nemzetközi vasúti forgalom*” meghatározásával: „*egy nemzetközi menetvonal vagy legkevesebb két ország területén fekvő és az adott pályahálózat-működtetők által koordinált több egymást követő nemzeti menetvonal igénybevételét szükségessé tevő forgalom*”; a javaslat emellett ennek megfelelően módosítja az 1. cikket (Hatály), miközben megőrzi a CIV és CIM Egységes Szabályokkal fennálló kapcsolat.

A cél a CUI Egységes Szabályok szisztematikusabb alkalmazásának biztosítása rendeltetésüknek megfelelően, azaz a nemzetközi vasúti forgalom területein. A hatály meghatározására a CUI Egységes Szabályok 90-es évekre tehető kezdetekor került sor, amikor az Európai Unió bevezette a vasúti infrastruktúra üzemeltetését a vasúti szolgáltatások nyújtásától elválasztó elvet. Abban az időben az OTIF megjegyezte, hogy a két

szabályozandó terület össze van kapcsolva, és különösen fontos volt egy egységes jogi rendszer (polgári szerződéseket szabályozó jog) létrehozása, amely biztosítja a COTIF-egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozók/vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők közötti visszkereset jogát. Ebben az összefüggésben akkor logikusnak tűnt az infrastruktúrák használatára vonatkozó szerződéseket szabályozó új E. függelék hatályának hozzákapcsolása a szállítási műveletek CIV és CIM fuvarozási szerződések szerinti elvégzéséhez. Ennek eredményeképp a CUI Egységes Szabályok „minden, a CIV Egységes Szabályoknak és a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő, a nemzetközi fuvarozás céljára szolgáló vasúti infrastruktúra használatáról szóló szerződésre” vonatkoznak (a CUI Egységes Szabályok 1. cikke).

Ezt általában úgy értelmezték, hogy a vasúti társaság és az ügyfelei között fennálló kapcsolat határozza meg a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető között alkalmazandó jogot (nemzeti jog a belföldi fuvarozási szerződések esetén; CUI Egységes Szabályok a nemzetközi fuvarozási szerződések esetén). A fő problémát annak megvizsgálása jelentette, hogy a CUI Egységes Szabályok alkalmazásához elegendő-e, ha a vonaton legalább egy CIV menetjeggyel rendelkező utas utazik vagy egy CIM fuvarlevéllel ellátott szállítmány található, függetlenül attól, hogy a menetvonal egy vagy több, kizárólag belföldi forgalomban üzemeltetett szakaszt tartalmaz – emellett azt a tényt is figyelembe kellett venni, hogy a CUI felelősséggel kapcsolatban meghatározott elvei szigorúbbak egyes belföldi elveknél, és hogy az uniós jog értelmében az infrastruktúra elosztása nemzeti szinten történik.

A probléma az alábbi tényekből következik: (1) egyetlen fuvarozási szerződés teljesítéséhez a fuvarozónak a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozóan nem feltétlenül csak egyetlen szerződést kell megkötnie; (2) nehéz egyértelmű különbséget tenni a vasúti infrastruktúra nemzeti szállítás és nemzetközi szállítás céljából való igénybevétele között, konkrétan abban az esetben, ha a menetvonal egy vagy több kizárólag belföldi menetvonalon üzemeltetett szakasz mellett tartalmaz egy olyan szakaszt is, amely két tagállam között fekszik.

Az OTIF titkársága 2014-ben egy külön munkacsoportot állított fel, amely a COTIF tagállamok, az Európai Bizottság és az iparági érdekelt felek képviselőiből tevődik össze.

A felülvizsgálati bizottságnak javasolt módosítástervezet a négy alkalommal (2014. december 10., 2015. július 8., 2015. november 24. és 2016. május 31.) összeülő ad hoc munkacsoport munkája nyomán létrejött kompromisszumos szövegnek felel meg. A Bizottság hozzájárult az eredményhez, amely a COTIF-egyezmény hatályával és célkitűzésével, azaz a nemzetközi fuvarozással összhangban megerősíti, hogy a CUI Egységes Szabályok kizárólag a nemzetközi vasúti forgalomban kerülnek alkalmazásra, az új meghatározásban található magyarázat szerint.

Az OTIF titkársága által benyújtott javaslatra válaszul a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság (CIT) a LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 dokumentumban eljuttatta álláspontját, amelyben számos olyan aggályt fogalmazott meg, amellyel a fent említett munkacsoport korábbi ülésein már foglalkozott. A CIT lényegében amellet érvel, hogy a fuvarozók pályahálózat-működtetőkkel szembeni visszkereseteinek esetében a nemzetközi forgalmat megelőző vagy követő belföldi szakaszt nem kellene a CUI Egységes Szabályok hatálya alól kizárni, sőt azok hatálya alá kellene helyezni azt. A CIT a titkárság által javasolt szövegtervezet 3. szakaszának módosítását javasolja a következők szerint (törlés – áthúzás; kiegészítés – aláhúzás): „*aa) „nemzetközi vasúti forgalom”: ~~egy nemzetközi menetvonal vagy legkevesebb két ország területén fekvő és az adott pályahálózat-működtetők által koordinált több egymást követő nemzeti menetvonalból igénybevétele szükségessé tevő forgalom; vagy a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok szerinti nemzetközi vasúti fuvarozást szolgáló egyetlen menetvonalból álló nemzetközi menetvonal.~~*”

A CIT javaslatának célja a CUI Egységes Szabályok szélesebb körű alkalmazásának előírása, hogy a nemzetközi menetvonalakkal kombinált belföldi menetvonalakra is kiterjedjenek. A CIT érvelése szerint „a vasúti társaságok pályahálózat-működtetőkkel szembeni visszakereseti jogának nemzeti jog alá helyezése átláthatósági és jogbiztonsági problémákat vet fel, mivel az adott országok általános nemzeti (szerződéseket szabályozó) joga között kis eltérések figyelhetők meg, különösen ami a bizonyítási teher megosztását, az eszközöket érő közvetett károkat és az eszközvesztést illeti.”

A Bizottság meglátása szerint ez a javaslat nem javít az OTIF titkársága által javasolt módosítástervezeten, és nem tesz eleget annak az alapelvnek, hogy a CUI Egységes Szabályok nem a belföldi menetvonalak esetében való alkalmazásra lettek kidolgozva, mivel ezek esetében alapvetően a nemzeti jog alkalmazása a helyénvaló.

Az OTIF titkársága által a 8. cikkel (A pályahálózat-működtető felelőssége) kapcsolatban javasolt módosítástervezetre tekintettel a Bizottság megjegyzi, hogy a módosítások alapvetően szerkesztési jellegűek, és nincsenek hatással a rendelkezés hatályára vagy tartalmára. A 9., 3., 5., 5bis., 7. és 10. cikkek vonatkozásában javasolt módosítástervezetek szigorúan szerkesztési jellegűek.

Eljárási kérdések

Ahogy arra az OTIF titkárságának LAW-17126 CR 26/7.2 dokumentumban szereplő elemzése rámutat, megtörténhet hogy a felülvizsgálati bizottság nem illetékes a javasolt módosításokban szereplő összes ponttal kapcsolatos határozathozatalban, mivel előfordulhat, hogy az teljes egészében vagy részben a közgyűlés hatáskörébe tartozik. A titkárság azt javasolja, hogy a felülvizsgálati bizottság fogadja el a módosítási javaslatokat, és határozathozatal céljából a CUI Egységes Szabályokat érintő összes módosítást terjessze a közgyűlés elé.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

Az E. függelékben szereplő Egységes Szabályok az infrastruktúra nemzetközi vasúti forgalom keretében történő használatára vonatkozó polgári szerződéseket szabályozó joghoz kapcsolódnak. A javasolt módosítások a jelek szerint nincsenek hatással a meglévő uniós szabályok hatályára, illetve nem módosítják azt. Következésképpen az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörrel rendelkeznek ebben a kérdésben. Mivel az Unió szavazati jogainak száma megegyezik a COTIF-egyezményhez csatlakozó tagállamok számával, a 26 szavazat leadása érdekében javasolt, hogy a tagállamok nevében az Unió gyakorolja a szavazati jogokat.

Álláspont

A főtitkárság által javasolt, azaz a CUI Egységes Szabályok 1. cikkének (1), (2) és (3) bekezdését (új aa) betű, illetve a b), c) és g) betűk módosításai), 5. cikkének (1) bekezdését, 5bis. cikkének (1) és (2) bekezdését, 7. cikkének (2) bekezdését, 8. cikkének (1) és (2) bekezdését, 9. cikkének (1) bekezdését, valamint 10. cikkének (3) bekezdését érintő módosításokat támogatni kell.

Az OTIF főtitkárát fel kell kérni, hogy határozathozatal céljából a CUI Egységes Szabályokra vonatkozó összes módosítást terjessze a közgyűlés elé.

3.5. 8. NAPIRENDI PONT - A nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó új H. függelék

Relevancia

A 2015-ös közgyűlésen az OTIF főtitkára egy olyan jogalap létrehozását javasolta a COTIF-egyezményen belül, amely támogatja az Európai Unió határain kívüli átjárhatóságot. Az új H. függeléktervezet a nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetését szabályozó rendelkezéseket tartalmaz. Az elgondolás szerint az állami hatóságok összehangolt kritériumok alapján a vasúti társaságok számára biztonsági tanúsítványokat állítanak ki, amelyek bizonyítanak, hogy a vasúti társaságok képesek a vonatok biztonságos üzemeltetésére az érintett országban. Ezt a szövegtervezetet közvetlenül az uniós vívmányok ihlették, és egy további lépést jelent a vasúti társaságokra és a pályahálózat-működtetőkre vonatkozó követelményekkel kapcsolatos közös rendelkezések felé, a vonatok biztonságos üzemeltetésének biztosítása érdekében, úgy az Unió területén belül, mint annak határain kívül. Feltéve, hogy bizonyos észrevételeket figyelembe vesznek, a COTIF-egyezmény új H. függelékének szövegtervezete teljes mértékben összhangban lenne az (EU) 2016/798 irányelv biztonsági irányelv rendelkezéseivel és a kapcsolódó másodlagos jogszabályokkal.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

Az Unió számos jogi eszközt fogadott el az átjárhatóság és a biztonság területén, többek között a 2016-ban elfogadott 4. vasúti csomag részeként. A COTIF-egyezmény új H. függelékének javasolt elfogadása a vasútbiztonságról szóló (EU) 2016/798 irányelv (átdolgozás) hatálya alá tartozó területeket érinti. Következésképpen az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik, ezért a szavazati jogot az Uniónak kell gyakorolnia.

Álláspont

Az új H. függelék szövegtervezetének (LAW-17131-CR26/8.1 dokumentum) tekintetében az Uniónak a javasolt szöveg elfogadása mellett kell szavaznia, az alábbi feltételek mellett (törlés – áthúzás; kiegészítés – aláhúzás):

- A 2. cikk b) pontjában: A „tanúsító hatóság” helyettesítése a „biztonsági tanúsító hatóság” kifejezéssel. A helyettesítést a szöveg egészében következetesen el kell végezni. A német verzióban: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*” a „*Zertifizierungsbehörde*” helyett. A francia verzióban: „*autorité de certification de sécurité*” az „*autorité de certification*” helyett.

Ennek a javaslatnak a célja a következetesség biztosítása az uniós vívmányok terminológiájával, illetve a H. függeléken belül (az 5. cikk a „*biztonsági tanúsítványok kiadásáról*” szól). Ez a javítás javasolt, de nem szükségszerű a támogató szavazathoz.

- A 4. cikk (1) bekezdésében: A következő mondat hozzáadása: „*A biztonsági tanúsító hatóság és a 6. cikk (1) bekezdésében említett felügyelő hatóság lehet két különálló egység, illetve a két hatóság feladatait ugyanaz a szervezet is elláthatja.*”

Ennek a javaslatnak a célja annak egyértelműsítése, hogy mindkét intézményi keret engedélyezett, illetve annak elkerülése, hogy azokban a tagállamokban, amelyekben a nemzeti biztonsági hatóság mindkét feladatot ellátja, ne legyen szükség két különálló egység felállítására.

- A 6. cikk (1) bekezdésében: A következő mondat hozzáadása: „*A felügyelő hatóság és a 4. cikk (1) bekezdésében említett biztonsági tanúsító hatóság lehet két különálló egység, illetve a két hatóság feladatait ugyanaz a szervezet is elláthatja.*”

Ennek a javaslatnak a célja annak egyértelműsítése, hogy mindkét intézményi keret engedélyezett, illetve annak elkerülése, hogy azokban a tagállamokban, amelyekben a nemzeti biztonsági hatóság mindkét feladatot ellátja, ne legyen szükség két különálló egység felállítására.

- A 8. cikk (3) bekezdésének b) pontjában: A szöveg következők szerinti módosítása: *„A biztonságirányítási rendszer követelményeire vonatkozó eljárások és közös biztonsági módszer, amelyeket a tanúsító hatóságok a biztonsági tanúsítványok kibocsátásakor alkalmaznak, beleértve a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerre és egyéb kapcsolódó jogszabályokra tett szükséges utalásokat.”*

Az „eljárásokra” vonatkozó utalás hozzáadása: Ezeket az eljárásokat a biztonságirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös uniós biztonsági módszer már tartalmazza, és a Bizottság már az „egységes biztonsági tanúsítványok kiállítására vonatkozó gyakorlati intézkedések végrehajtási rendelettervezetében” is belefoglalta ezeket. Ha az OTIF fenn kívánja tartani az eredetileg tervezett összhangot, akkor a minőségirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszer mellett a kapcsolódó eljárásokat is bele kell foglalnia a szövegbe. Ez a javítás javasolt, de nem szükségeszerű a támogató szavazathoz.

A kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerre és egyéb kapcsolódó jogszabályokra tett utalás: A biztonságirányítási rendszer követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszereket létrehozó felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettervezet előírja a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer és egyéb jogszabályok alkalmazását (különös tekintettel többek között a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokra), annak biztosítása érdekében, hogy *„(a szervezet) működési szabályai megfeleljenek a vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások biztonsági követelményeinek, illetve az egyéb vonatkozó nemzeti szabályoknak és egyéb vonatkozó követelményeknek”*. Következésképpen a 8. cikk (3) bekezdése b) pontjának fenti javítását támogatni kell és erőteljesen védeni kell.

- 8. cikk (3) bekezdés c) pont: A szöveg módosítása a következő módon: *„A nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszer, amelyet a vasúti társaságoknak, ~~illetve adott esetben,~~ a pályahálózat-működtetőknek és a jármű-karbantartásért felelős szervezeteknek alkalmazniuk kell”*.

Ez a javaslat összhangban van a H. függelék 7. cikkének (4) bekezdésével, amely a vasúti társaságok és a pályahálózat-üzemeltetők számára egyaránt előírja a *„biztonságirányítási rendszerük kialakítását és megfelelő alkalmazásának nyomon követését”*. A nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszer alkalmazása kötelező az uniós pályahálózat-működtetők számára, és az Unió határain kívül is előnyökkel járna. A nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszernek kötelező érvényűnek kell lennie a jármű-karbantartásért felelős szervezetek számára. A közös biztonsági módszer pályahálózat-működtetők általi kötelező alkalmazása javasolt, de nem szükségeszerű a támogató szavazathoz. A közös biztonsági módszer jármű-karbantartásért felelős szervezetek általi kötelező alkalmazása követelmény, és az erre vonatkozó előírást bele kell foglalni a szövegbe.

- 2. cikk f) pont, szerkesztési javítás, igazodás az uniós terminológiához (német verzió): *„«Eisenbahnsystem» das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals”*.
- 7. cikk (4) bekezdés, szerkesztési javítás (német verzió): *„Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.”*

Tekintettel a COTIF-egyezmény 2., 6., 20., 33. és 35. cikkeivel kapcsolatban javasolt módosításokra (LAW-17131-CR26/8.2 dokumentum) – amelyekre a H. függelék COTIF-egyezményhez való hozzáadásának céljából van szükség – az Uniónak a szavazáson támogatnia kell a javasolt szöveget, illetve helyeselnie kell a főtitkár felkérését, hogy határozathozatal céljából terjessze a közgyűlés elé e módosításokat.

3.6. 9. NAPIRENDI PONT - Az ATMF Egységes Szabályok (G. függelék) részleges felülvizsgálata

Relevancia

A nemzetközi vasúti forgalom szempontjából fontos az uniós jogban és a COTIF-egyezményben szereplő rendelkezések összehangolása. Az ATMF Egységes Szabályok rendelkezései összhangban vannak az Európai Unió kölcsönös átjárhatóságról szóló 2008/57/EK irányelvének rendelkezéseivel és a biztonságról szóló 2009/49/EK irányelv vonatkozó részeivel. A negyedik vasúti csomag elfogadásával az Unió e vívmány több rendelkezését is módosította, és ezekről a változtatásokról tájékoztatta az OTIF Műszaki Szakértői Bizottságát és annak állandó munkacsoportját. A Bizottság által végzett elemzés alapján az OTIF titkársága és a munkacsoport elkészítette az ATMF Egységes Szabályok módosításait, amelyek célja, hogy továbbra is fenntartsák az összhangot az uniós joggal.

Az ATMF Egységes Szabályok 2., 3a., 5., 6., 7., 10., 10b., 11. és 13. cikkeit érintő módosítások célja bizonyos terminológiai kifejezések összeegyeztetése az új uniós rendelkezésekkel, illetve az Unión belüli egyes eljárási változások figyelembevétele, különösen ami azt a tényt illeti, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége fel lesz hatalmazva járműengedélyek kiadására. A javasolt módosítások nem érintik az ATMF alapkoncepcióját.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

Az Unió számos jogi eszközt fogadott el az átjárhatóság és a biztonság területén, többek között a 2016-ban elfogadott negyedik vasúti csomag részeként. A jelen esetben a szövegtervezet a járműengedélyekről szóló ATMF Egységes Szabályokat módosítja. Ezeket a rendelkezéseket a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló (EU) 2016/797 (átdolgozás) irányelv tartalmazza. Következésképpen a kérdés az Unió (kizárólagos) hatáskörébe tartozik, ezért a szavazati jogot az Uniónak kell gyakorolnia.

Álláspont

A LAW-17133-CR26/9 dokumentumban szereplő módosítástervezetek egy uniós javaslatra alapulnak, és az alábbi észrevételek figyelembevétele esetén teljes mértékben összhangban lennének a kölcsönös átjárhatóságról szóló (EU) 2016/797 irányelv kapcsolódó rendelkezéseivel és a kapcsolódó másodlagos jogszabályokkal.

Az Uniónak támogatnia kell a javasolt módosítástervezeteket, az alábbi feltételek mellett: (törlés – áthúzás; kiegészítés – aláhúzás).

– A 7. cikk (1a) bekezdésében a szöveg következők szerinti módosítása:

„A járműveknek eleget kell tenniük az engedélyezésre, frissítésre vagy megújításra vonatkozó kérelem időpontjában érvényben lévő egységes műszaki előírásoknak, ezeknek az Egységes Szabályoknak megfelelően és az APTU 8. cikkének (2a) bekezdésében, valamint 8. cikke (4) bekezdésének f) pontjában az egységes műszaki előírások alkalmazásával kapcsolatban meghatározott migrációs stratégia, illetve az ATMF 7a. cikke szerinti eltérési lehetőségek figyelembevételével; ezt a

megfelelőséget folyamatosan fenn kell tartani az egyes járművek használatának ideje alatt.

A Műszaki Szakértői Bizottságnak meg kell vizsgálnia az Egységes Szabályokhoz tartozó melléklet kidolgozásának szükségességét, beleértve azokat a rendelkezéseket is, amelyek az alkalmazandó előírások tekintetében fokozott jogbiztonságot tesznek lehetővé az igénylők számára, még mielőtt benyújtanak a járművek engedélyezésére, frissítésére vagy megújítására vonatkozó kérelmüket.”

A jogbiztonság alapvető fontosságú az Európai Unió ipara számára. A javaslat célja a jogbiztonság javítása, többek között az előzetes szerepvállalás uniós fogalmának bevezetésével; ez egy olyan önkéntes eljárást jelöl, amelynek során az engedélyező szervezet az igénylő által biztosított információk alapján véleményt fogalmaz meg, amely tartalmazza többek között a későbbi engedélyezési kérelmek esetén alkalmazott átjárhatósági műszaki előírások és nemzeti szabályok verziójának meghatározását (a jogi követelmények azon módosításainak sérelme nélkül, amelyek érvénytelenítenék ezt a lehetőséget). A javaslat célja, hogy felhatalmazást adjon a Műszaki Szakértői Bizottságnak annak mérlegelésére, hogy ilyen rendelkezéseket foglaljon bele a COTIF-egyezménybe.

- A 2. cikk w) pontjában a meghatározás módosítása, és a „jármű” kifejezés következetes használata a szöveg egészében (minden nyelv).

Az alábbi meghatározás használata szükséges: „jármű”: *a vasúti pályán közlekedő vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő vasúti jármű.*” Ez a meghatározás összhangban van a kölcsönös átjárhatóságról szóló (EU) 2016/797 irányelv 2. cikke (3) bekezdésében szereplő meghatározással. A szöveg egészében a „jármű(vek)” kifejezést kell használni, nem pedig az egyes helyeken szereplő „vasúti járművet”.

- A 5. cikkben, szerkesztési javítás (német verzió): A „Notifikation” szó helyettesítése a „Notifizierung” kifejezéssel a „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]” és a „Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.” részekben.
- A 10. cikkben, szerkesztési javítás (német verzió): A „Verzeichnis” szó helyettesítése a „Dossier” kifejezéssel a „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.” és a „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen” mondatokban.
- 13. cikk (1) bekezdésének a) pontja, szerkesztési javítás (angol és német verzió): A CTE helyettesítése a bizottság teljes nevével a „comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;” és a „mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;” részekben.
- A következő 14. cikk hozzáadása: „14. cikk - Mellékletek és ajánlások

(1) bekezdés A Műszaki Szakértői Bizottság határozhat úgy, hogy elfogad vagy sem egy mellékletet vagy rendelkezést, amely az Egyezmény 16. és 20. cikkében, illetve

33. cikkének (6) bekezdésében meghatározott eljárás szerinti módosítást eredményez. A határozatok az Egyezmény 35. cikke (3) és (4) bekezdése szerint lépnek hatályba.

(2) bekezdés A módosító melléklet vagy rendelkezés elfogadására vonatkozó kérelmet benyújthatja: a) bármely szerződő állam; b) az ATMF 2. cikkének x) pontjában meghatározott bármely regionális szervezet; c) bármely nemzetközi képviseleti szervezet, amelynek tagjai számára a melléklet megléte elengedhetetlen fontosságú a tevékenységük gyakorlásának biztonsági és gazdasági vonatkozásaiban.

(3) bekezdés A mellékletek kidolgozását a megfelelő munkacsoportok és a főtitkárság segítségével a Műszaki Szakértői Csoport végzi a (2) bekezdésnek megfelelően benyújtott kérelmek alapján.

(4) bekezdés A Műszaki Szakértői Csoport a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére vonatkozó módszereket és gyakorlatokat javasolhat.”

Erre a cikkekre szükség van annak meghatározása érdekében, hogy a Műszaki Szakértői Csoport miként élhet a 7. cikk (1a) bekezdéséhez javasolt kiegészítő mondat szerinti felhatalmazásával. Megegyezik az új H. függelék 8. cikkével.

3.7. 10. NAPIRENDI PONT - Az APTU Egységes Szabályok (F. függelék) részleges felülvizsgálata

Relevancia

A nemzetközi vasúti forgalom szempontjából fontos az uniós jogban és a COTIF-egyezményben szereplő rendelkezések összehangolása. Az ATMF Egységes Szabályok rendelkezései összhangban vannak a kölcsönös átjárhatóságról szóló 2008/57/EK irányelv rendelkezéseivel, különösen ami az egységes műszaki előírások tartalmát, és ezeknek az uniós átjárhatósági műszaki előírásokkal való egyenértékűségét illeti. A negyedik vasúti csomag, és különösen a kölcsönös átjárhatóságról szóló átdolgozott (EU) 2016/797 irányelv elfogadásával az Unió módosította ennek a vívmánynak az egyes rendelkezéseit, és ezekről a változtatásokról tájékoztatta az OTIF Műszaki Szakértői Bizottságát és annak állandó munkacsoportját. Az Európai Bizottság által végzett elemzés alapján az OTIF titkársága és a munkacsoport elkészítette az APTU Egységes Szabályok módosításait, amelyek célja, hogy továbbra is fenntartsák az összhangot az uniós joggal. A módosítások az APTU Egységes Szabályok 8. cikkét érintik, és két szakasz hozzáadását irányozzák elő az egységes műszaki előírások tartalmához, az uniós átjárhatósági műszaki előírásoknak megfelelően. Ezekre a módosításokra szükség van annak érdekében, hogy az Unió jövőbeli átjárhatósági műszaki előírásainak tartalma továbbra is megegyezzen a COTIF-egyezmény egységes műszaki előírásaival. A javasolt módosítások nem érintik az APTU alapkoncepcióját.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

Az Unió számos jogi eszközt fogadott el az átjárhatóság és a biztonság területén, többek között a 2016-ban elfogadott negyedik vasúti csomag részeként. A jelen esetben a szövegtervezet a vasúti járművek műszaki előírásairól szóló APTU Egységes Szabályokat módosítja. Ezeket a rendelkezéseket a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló (EU) 2016/797 (átdolgozás) irányelv tartalmazza. Következésképpen a kérdés az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik, ezért a szavazati jogot az Uniónak kell gyakorolnia.

Álláspont

A LAW-17133-CR26/10 dokumentumban szereplő módosítástervezetek egy uniós javaslatra alapulnak, és teljes mértékben összhangban vannak a kölcsönös átjárhatóságról szóló (EU) 2016/797 irányelv rendelkezéseivel és a kapcsolódó másodlagos jogszabályokkal.

Az Uniónak támogatnia kell a COTIF-egyezményhez tartozó F. függelék 8. cikkének módosításait, illetve a vonatkozó magyarázó jelentés módosításainak elfogadását.

3.8. 13. NAPIRENDI PONT - A CUV Egységes Szabályok részleges felülvizsgálata (Svájc által előterjesztve)

Relevancia

2017. november 13-án Svájc benyújtotta a LAW-17144-CR 26/13 számú dokumentumot, amelyben javasolja a CUV Egységes Szabályok 7. cikke (1) bekezdésének módosítását, amely az üzembentartót és a kocsi használóját (vasúti társaság) terhelő felelősséget tárgyalja, azokra az esetekre vonatkozóan, amikor a kocsi a meghibásodásának betudható kárt okoz.

2017. december 18-án az OTIF titkársága közzétette a svájci javaslatra vonatkozó külső jogi szakértői vizsgálatot (LAW-17156-CR26/13 Add.1 dokumentum). 2018. január 19-én az OTIF titkársága közzétette továbbá a CUV Egységes Szabályok 7. cikkére vonatkozó módosítási javaslatok felülvizsgálatáról szóló LAW-18001-CR26/13 Add.2 dokumentumot. Ez utóbbi dokumentum összefoglalja a kérdéssel kapcsolatban az OTIF érintett munkacsoportján belül folytatott korábbi megbeszéléseket, és emlékeztet, hogy a közgyűlés legutóbbi, 2015. szeptemberi ülésén nem született határozatjavaslat.

A svájci javaslat mérlegelés céljából benyújtásra kerül a felülvizsgálati bizottsághoz, amely a következő közgyűlésen esetlegesen határozathozatalra terjesztheti azt elő. Ez a javaslat egy új kritériumot vezet be a kocsi meghibásodása által okozott kárral kapcsolatos üzembentartói felelősség bizonyítását illetően. A CUV Egységes Szabályok jelenlegi 7. cikkének szerződő felek általi alkalmazása esetén a kocsi üzembentartója csak abban az esetben felelős, ha bizonyítást nyer, hogy a kocsi által okozott kárt olyan hiba okozta, amiért az üzembentartó felelős. A módosításvajaslal egy második kritériummal kívánja kiegészíteni a cikket, amely előírja, hogy a kocsi üzembentartójának bizonyítania kell, hogy nem felelős a kárt okozó meghibásodásért.

Meg kell jegyezni, hogy a CUV jelenlegi 7. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „a szerződő felek az (1) bekezdéstől eltérő rendelkezésekben állapodhatnak meg”.

Ennek alapján az ágazatban tevékenykedő vállalkozások 2013 és 2016 között tárgyalásokat folytattak, amelyek nyomán 600 vasúti társaság egy olyan megállapodást fogadott el, amely lehetővé teszi a teherkocsik használatára vonatkozó egységes általános szerződés³ szükséges módosításait, a kocsitulajdonosok felelősségeinek egyértelműsítése érdekében. Az aláírt

³ A teherkocsik használatára vonatkozó általános szerződés a kocsik használatára vonatkozó CUV Egységes Szabályokra (a COTIF-egyezmény D. függeléke) alapuló és azt kiegészítő többoldalú szerződéses keret; tartalmazza a vasúti társaságok és az üzembentartók összes vonatkozó kölcsönös jogát a teherkocsik használatával kapcsolatban, és megkíméli a szerződő feleket a számos kétoldalú megállapodás kidolgozásától, ezzel pedig biztosítja a teherkocsik átjárhatóságát a liberalizált európai vasúti piacon; szükség esetén rugalmas módon további szerződéses kikötésekkel egészíthető ki; nem tartalmaz kereskedelmi feltételeket.

megállapodás nyomán a teherkocsik használatára vonatkozó általános szerződés az új 27. cikkel egészült ki, amely a jobb egyensúly megteremtése és a kocsik által okozott károkkal kapcsolatos, az egész ágazat érdekeit szolgáló pontosítások érdekében meghatározza a kocsik által okozott károk esetén alkalmazandó felelősségi alapelvet. Konkrétan bevezeti a „hiba vélelmezésének” fogalmát, amely lehetővé teszi az üzemeltető felelősségének felvetését a kocsik olyan meghibásodásaiért, amelyek annak nyomán következnek be, hogy az üzemeltető nem tett eleget karbantartási kötelezettségének. Ez a módosítás 2017. január 1-től hatályos.

A teherkocsik használatára vonatkozó szerződés 27. cikke jelenleg a következőképpen szól:
„27. cikk: Felelősségi alapelv

27.1 Az üzemeltető, vagy a kocsinak jelen szerződés alapján érintett előző használója felel a kocsik által okozott károkért, amennyiben kimutatható a vétkessége. Az üzemeltető vétkessége vélelmezendő, amennyiben nem tett eleget megfelelően a 7. cikk szerinti kötelezettségeinek, kivéve ha nem a kötelezettség elmulasztása okozta a kárt, illetve ez a mulasztás nem is járult hozzá a káresethez.

27.2 A vétkes fél a használó vasúti társaságot kártalanítja a harmadik fél követeléseit, amennyiben a használó vasúti társaságot nem terheli felelősség.

27.3 Amennyiben a használó vasúti társaság is részes a kár előidézésében, úgy a felelősök a kár előidézésében való részvétel mértékében kötelesek a kárt megtéríteni.

27.4 Amennyiben egy harmadik fél a kárért egyedül vagy másokkal együtt felelős, a szerződő felek a káreset rendezése során elsősorban a harmadik féltől követelnek kártérítést. A harmadik féllel szerződéses viszonyban álló szereplőnek prioritásként kell kezelnie a harmadik féllel szembeni követelések rendezését.

27.5 Kérésre az üzemeltetőnek be kell mutatnia a vonatkozó jogszabályoknak megfelelő felelősségbiztosítását.”

Jelenleg az Unióban tevékenykedő legtöbb üzemeltető és vasúti társaság a CUV jelenlegi 7. cikke (2) bekezdésével összhangban alkalmazza a teherkocsik használatára vonatkozó általános szerződést. Következésképpen a svájci javaslatra nincs szükség, mivel az ágazatban tevékenykedő vállalkozások által kötött megállapodások elegendőek az üzemeltető és a vasúti társaságok felelősségeinek egyértelmű meghatározásához, amennyiben egy adásvételi szerződés tárgyát képező kocsik kárt okoz. Semmi nem utal arra, hogy ez a megállapodás nem teremt megfelelő egyensúlyt az érintett felek érdekei között. Emellett a Svájc által javasolt módosításokat nem támasztják alá megfelelő érvek és kellő indoklás.

Hatáskör és a szavazati jog gyakorlása

A D. függelékben szereplő Egységes Szabályok a járművek nemzetközi vasúti forgalom keretében történő használatára vonatkozó szerződésjoghoz kapcsolódnak. A kocsik által okozott veszteségekkel vagy károkkal kapcsolatos felelősséget érintő módosítási javaslatok nincsenek hatással a meglévő uniós szabályok hatályára, illetve nem módosítják azt. Következésképpen az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörrel rendelkeznek ebben a kérdésben.

Mivel az Unió szavazati jogainak száma megegyezik a COTIF-egyezményhez csatlakozó tagállamok számával, a 26 szavazat leadása érdekében javasolt, hogy a tagállamok nevében az Unió gyakorolja a szavazati jogokat.

Álláspont

Az Uniónak elleneznie kell a CUV Egységes Szabályok 7. cikkének módosítását célzó, Svájc által benyújtott javaslatot.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

Az 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”.

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a kérdéses szervezet szabályozó nemzetközi jog 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*”⁴.

Az OTIF felülvizsgálati bizottsága egy megállapodással, konkrétan az Európai Unió nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményéhez (COTIF) való csatlakozásával létrehozott szerv.

Az OTIF felülvizsgálati bizottsága által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják a vasúti fuvarozásra vonatkozó uniós szabályozás tartalmát.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják az egyezmény intézményi keretét.

A javasolt határozat eljárási jogalapja ezért az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió nevében képviselendő álláspont meghatározásra kerül. A tervezett jogi aktus a vasúti fuvarozást érinti.

A javasolt határozat anyagi jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikke.

4.3. Következtetés

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

5. A TERVEZETT JOGI AKTUS KIHIRDETÉSE

Mivel az OTIF felülvizsgálati bizottságának jogi aktusa módosítani fogja az COTIF-egyezményt és annak egyes függelékeit, elfogadását követően helyénvaló kihirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

⁴ C-399/12. sz. ügy, Németország kontra Tanács (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA**az OTIF felülvizsgálati bizottságának 26. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek (COTIF) és függelékeinek egyes módosításaira vonatkozóan az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról****AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,**

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az Unió a 2013/103/EU tanácsi határozattal összhangban csatlakozott az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (a továbbiakban: „COTIF”)⁵.
- (2) Ciprus és Málta kivételével valamennyi tagállam alkalmazza a COTIF-egyezményt.
- (3) A COTIF-egyezmény 13. cikke (1) bekezdése c) pontjának megfelelően létrehozott felülvizsgálati bizottságnak 2018. február 27. és március 1. között tartandó 26. ülésén döntenie kell bizonyos, a COTIF-egyezményt, valamint annak bizonyos függelékeit, nevezetesen E. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban kiépített infrastruktúra használatára vonatkozó szerződésekre vonatkozóan – CUI), F. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban történő felhasználásra szánt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagra alkalmazandó műszaki szabványok ellenőrzésére és egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozóan – APTU) és G. függelékét (Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyag műszaki engedélyére vonatkozóan – ATMF) érintő módosításokról.
- (4) Az ülésen a felülvizsgálati bizottságnak a nemzetközi forgalomban részt vevő vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó új H. függelék elfogadásáról is döntenie kell.
- (5) Az OTIF felülvizsgálati bizottságának eljárási szabályzatát érintő módosítások célja egyes rendelkezések frissítése az Unió COTIF-egyezményhez való 2011-es csatlakozásának eredményeként, különösen ami a regionális szervezetek szavazati jogát szabályozó és a határozatképességet megállapító rendelkezéseket illeti.

⁵ 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.). Az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) között létrejött, az Európai Unió COTIF-egyezményhez (az „Egyezmény”) való csatlakozásáról szóló megállapodás szövege csatolva van a Tanács határozatához.

- (6) A COTIF-egyezmény módosításai az Egyezmény felülvizsgálati eljárásának javítására és megkönnyítésére irányulnak, a COTIF-egyezményen és a hozzá tartozó függelékeken végzett módosítások következetes és gyors végrehajtásának lehetővé tétele céljából, illetve a jelenlegi hosszadalmas felülvizsgálati eljárás káros hatásainak megelőzése érdekében, ideértve a felülvizsgálati bizottság, illetve a közgyűlés által elfogadott módosítások közötti belső eltéréseket, illetve elsősorban az uniós joggal fennálló külső eltéréseket.
- (7) Az E. függelék (CUI) módosításainak célja a CUI Egységes Szabályok hatályának egyértelműsítése, a CUI Egységes Szabályok rendeltetésüknek megfelelő szisztematikusabb alkalmazásának biztosítása érdekében, azaz a nemzetközi vasúti forgalom olyan területein, mint az árufuvarozási folyosók vagy a nemzetközi személyszállító vonatok.
- (8) Az F. függelék (APTU) és a G. függelék (ATMF) módosításainak célja az OTIF és az uniós szabályok összehangolása, különösen a negyedik vasúti csomag Unió általi 2016-os elfogadását követően.
- (9) Az új H. függelék célja az átjárhatóság javítása az Európai Unió határain kívül, és arra az elgondolásra alapszik, hogy az állami hatóságok összehangolt kritériumok alapján a vasúti társaságok számára biztonsági tanúsítványokat állítanak ki, amelyek bizonyítanak, hogy a vasúti társaságok képesek a vonatok biztonságos üzemeltetésére az érintett országban.
- (10) A javasolt módosítások legnagyobb része összhangban áll az Unió jogrendjével és stratégiai célkitűzéseivel, ezért helyénvaló, hogy az Unió támogassa őket. Egyes módosítások részletesebb megvitatást igényelnek az Európai Unión belül, ezért a felülvizsgálati bizottság 26. ülésén ellenezni kell őket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:w

1. cikk

- (1) Az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény által létrehozott felülvizsgálati bizottság 26. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspontot a jelen határozathoz tartozó melléklet tartalmazza.
- (2) Az e határozat mellékletében említett kisebb módosításokat az Uniót a felülvizsgálati bizottságban képviselő küldöttek a Tanács további határozata nélkül elfogadhatják.

2. cikk

Az OTIF felülvizsgálati bizottságának határozatát annak elfogadását követően az Európai Unió Hivatalos Lapjában ki kell hirdetni.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
elnök*