

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

5/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. március 3-án elfogadva

az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet (ügynökségi rendelet) módosításáról szóló, ...-i .../2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 93 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 881/2004/EK rendelete létrehozta az Európai Vasúti Ügynökséget ⁽³⁾, a továbbiakban: az Ügynökség, hogy műszaki téren járuljon hozzá egy határok nélküli európai vasúti térség megvalósításához. A vasutak kölcsönös átjárhatósága és biztonsága területén a közösségi jogszabályokban bekövetkezett fejlődést és a piac változásait, valamint az Ügynökség működése és az Ügynökség és a Bizottság közötti kapcsolatok terén nyert tapasztalatokat követően szükséges az említett rendelet módosítása és különösen annak meghatározott feladatokkal való kiegészítése.

(2) A nemzeti szabályokról értesíteni kell a Közösséget, mind a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és

tanácsi irányelvvel ⁽⁴⁾ (a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv), mind pedig a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelvvel ⁽⁵⁾ (vasútbiztonsági irányelv) összhangban. Ezért meg kell vizsgálni a szabályok e két csoportját, különösen annak értékelése céljából, hogy azok megfelelnek-e a hatályos közös biztonsági módszereknek és a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak (KÁME-k), továbbá lehetővé teszik-e a hatályos közös biztonsági célok megvalósítását.

(3) A KÁME-knek nem megfelelő járművek üzembe helyezésének engedélyezésére irányuló eljárás megkönnyítése érdekében az egyes tagállamokban hatályban lévő műszaki és biztonsági szabályokat három csoportba kell osztani, és e besorolás eredményeit egy referenciadokumentumban kell bemutatni. Az Ügynökségnek ezért tervezetet kell készítenie arra vonatkozóan, hogy az említett referenciadokumentum elkészítése és naprakésszé tétele a nemzeti szabályok valamennyi vonatkozó műszaki paraméternek való megfelelése vizsgálatával, valamint a kölcsönösen elfogadott projektek meghatározott szempontjaira vonatkozó eseti műszaki szakvélemények adásával történjen. Az Ügynökség a paraméterek jegyzékének felülvizsgálatát követően javasolhatja annak módosítását.

(4) Hatáskörének és magas szintű műszaki szakértelmének köszönhetően az Ügynökség az a szerv, amelynek magyarázatot kell nyújtania az ágazat tevékenységével kapcsolatban felmerülő összetett ügyekben. Ezért lehetővé kell tenni, hogy a járművek üzembe helyezésének engedélyezésére szolgáló eljárások tekintetében a nemzeti biztonsági hatóság elutasító határozata esetén vagy a nemzeti

⁽¹⁾ HL C 256., 2007.10.27., 39. o.⁽²⁾ Az Európai Parlament 2007. november 29-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. március 3-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).⁽³⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 3. o.⁽⁴⁾ Lásd e Hivatalos Lap ... oldalát.⁽⁵⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

- szabályoknak a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben meghatározott műszaki paramétereknek való megfelelésével kapcsolatban az Ügynökség műszaki szakvélemény kiadására legyen felkérhető.
- (5) Lehetővé kell tenni az Ügynökség véleményének kikérését a KÁME-k sürgős módosítása esetén is.
- (6) A 881/2004/EK rendelet 13. cikke értelmében az Ügynökség figyelemmel kísérheti a tagállamok által bejelentett szervezetek munkájának minőségét. A Bizottság által készített felmérés azonban megállapította, hogy az említett szervezetek bejelentésére alkalmazandó kritériumok nagyon tágan értelmezhetők. A bejelentett szervezetek megválasztására és a követelmények betartásának általuk elvégzett ellenőrzésére vonatkozó tagállami felelősség sérelme nélkül, fontos az ilyen értelmezési különbségek hatásának felmérése, és annak ellenőrzése, hogy azok nem okoznak-e nehézségeket a megfelelési igazolások és az EK-hitelesítési nyilatkozatok kölcsönös elismerése területén. Ezért a Bizottság kérésére az Ügynökségnek képesnek kell lennie arra, hogy figyelemmel kísérje a bejelentett szervezetek tevékenységét, és indokolt esetben ellenőrzéseket hajtson végre annak biztosítása érdekében, hogy az adott bejelentett szervezet betartsa a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben említett feltételeket.
- (7) A 881/2004/EK rendelet 15. cikke feljogosítja az Ügynökséget, hogy a Bizottság kérésére megvizsgálja a kölcsönös átjárhatóság szempontjából azokat a vasúti infrastrukturális projekteket, amelyekre közösségi pénzügyi támogatást kértek. Ezen projektek meghatározását ki kell bővíteni úgy, hogy a rendszer egységességét is értékelni lehessen, mint például az Európai Vasúti Forgalom-irányítási Rendszer (ERTMS) végrehajtási projektjeinek esetében.
- (8) A nemzetközi téren bekövetkezett fejlődést és különösen az 1999. évi nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) hatálybalépését követően az Ügynökséget a karbantartó műhelyek tanúsítása terén végzett tevékenysége keretében fel kell kérni arra, hogy – különösen a karbantartás szempontjából – értékelje a vasúttársaságok és az üzembentartók közötti kapcsolatot. Ezzel összefüggésben lehetővé kell tenni az Ügynökség számára, hogy a vasútbiztonsági irányelv 14. cikkének megfelelően önkéntes karbantartási tanúsítási rendszer végrehajtásával kapcsolatos ajánlásokat fogalmazzon meg.
- (9) A karbantartásért felelős szervezetek és a karbantartó műhelyek tanúsítási rendszereinek kidolgozása során az Ügynökségnek biztosítania kell azt, hogy az említett rendszerek összhangban legyenek a vasúttársaságokra ruházott felelősségi körrel és a karbantartásért felelős szervezetek jövőbeli szerepével. Az említett rendszereknek meg kell könnyíteniük a vasúttársaságok biztonsági tanúsítási eljárásait, valamint ki kell küszöbölniük az indokolatlan adminisztratív terheteket és az ellenőrzések, vizsgálatok és/vagy felülvizsgálatok megkettőződését.
- (10) A harmadik vasúti csomag elfogadását követően hivatkozni kell a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁽¹⁾ (a továbbiakban: a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv), amely az Ügynökség által végrehajtandó különböző feladatokat állapít meg, és lehetőséget ad az Ügynökségnek arra is, hogy ajánlásokat fogalmazzon meg.
- (11) A vasúti személyzet tekintetében az Ügynökségnek azonosítania kell a személyzet egyéb, a biztonság szempontjából kritikus jelentőségű feladatokat ellátó tagjainak tanúsítására vonatkozó lehetőségeket, és meg kell vizsgálni e különböző lehetőségek hatását. A szándékok szerint az Ügynökségnek – a mozdonyvezetők és a személyzet egyéb, a biztonság szempontjából kritikus jelentőségű feladatokat ellátó tagjai mellett – mérlegelnie kell a vasúti személyzet további, a vasúti rendszerek üzemeltetésében és karbantartásában részt vevő tagjai szakmai ismereteinek meghatározására vonatkozó kritériumok megállapítását is.
- (12) A vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv és a vasútbiztonsági irányelv különböző típusú dokumentumokat – nevezetesen EK-hitelesítési nyilatkozatokat, engedélyeket és biztonsági tanúsítványokat, valamint a Bizottsággal közlendő nemzeti szabályokat – ír elő. Ezért az Ügynökség feladata, hogy biztosítsa a nyilvánosság hozzáférését ezekhez a dokumentumokhoz, valamint a járművek és az infrastruktúra nemzeti nyilvántartásaihoz és az Ügynökség által vezetett nyilvántartásokhoz.
- (13) A 881/2004/EK rendelet 38. cikkének (2) bekezdésével összhangban az Ügynökségnek meg kell vizsgálnia a dokumentumok és a nyilvántartások hozzáférhetőségével kapcsolatos feladatokhoz szükséges megfelelő bevételeket.
- (14) A második vasúti csomag elfogadása óta számos, az ERTMS kialakításával és végrehajtásával kapcsolatos kezdeményezés született. Ezek közé tartozik a Bizottság és az ágazat különböző szereplői közötti együttműködési megállapodás aláírása, irányítóbizottság létrehozása az együttműködési megállapodás végrehajtására, az európai vasúti jelzőrendszer ERTMS/ETCS fejlődéséről szóló, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak címzett közlemény Bizottság általi elfogadása; az európai koordinátor Bizottság általi kinevezése az ERTMS-projekt mint elsődleges közösségi érdekű projekt végrehajtására, az Ügynökség rendszerhatósági szerepének meghatározása a különböző éves munkaprogramok keretén belül, valamint a hagyományos vasút területén az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekre vonatkozó KÁME-k⁽²⁾ elfogadása. Tekintettel az Ügynökség e területhez való hozzájárulásának növekvő jelentőségére, meg kell határozni a feladatait.

⁽¹⁾ HL L 315., 2007.12.3., 51. o.

⁽²⁾ A Bizottság 2006. március 28-i 2006/679/EK határozata a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozóan (HL L 284., 2006.10.16., 1. o.). A legutóbb a 2007/153/EK határozattal (HL L 67., 2007.3.7., 13. o.) módosított határozat.

- (15) Az Ügynökség jelenleg már jelentős számú képzett szakértővel rendelkezik az európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának és biztonságának területén. Az Ügynökséget ezért fel kell jogosítani arra, hogy a Bizottság kérésére eseti feladatokat hajtson végre, feltéve, hogy az említett feladatok összeegyeztethetők az Ügynökség feladatkörével és megfelelnek az Ügynökség egyéb prioritásainak. Az ügyvezető igazgató ennek alapján értékeli, hogy az említett segítség megadható-e, és legalább évente egyszer jelentést tesz az igazgatási tanácsnak a segítségnyújtásról. Az igazgatási tanács a 881/2004/EK rendeletben ráruházott hatáskörökkel összhangban értékelheti e jelentést.
- (16) Az Ügynökség a létrehozását követő első évben jelentős számban vett fel legfeljebb öt évre szóló szerződéssel projektvezetőket, ami azt jelenti, hogy a műszaki személyzet jelentős részének rövid időn belül el kell hagynia az Ügynökséget. A megfelelő mértékű és minőségű szakértelem biztosítása érdekében és a felvételi eljárások várható lehetséges nehézségeire tekintettel lehetővé kell tenni az Ügynökség számára, hogy a különleges képzettségű alkalmazottai munkaszerződését további három évre meghosszabbítsa.
- (17) A költségvetés elfogadására vonatkozó döntéshozatali eljárással való jobb összehangolás lehetővé tétele érdekében módosítani kell az Ügynökség éves munkaprogramja elfogadásának időpontját.
- (18) Az Ügynökség munkaprogramjában meg kell jelölni minden tevékenység célkitűzését, valamint annak címzettjét. Emellett tájékoztatni kell a Bizottságot az egyes tevékenységek műszaki eredményeiről is, mivel a valamennyi intézményhez címzett általános jelentés ezt a részletes információt nem foglalja magában.
- (19) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az Ügynökség feladatkörének azzal történő kibővítését, hogy részt vegyen a vasúti járművek tanúsítására szolgáló közösségi eljárás egyszerűsítésében – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés terjedelme miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.
- (20) Ezért a 881/2004/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

Módosítások

A 881/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

Az Ügynökség intézkedéseinek típusai

Az Ügynökség:

- a) a 6., 7., 9b., 12., 14., 16., 16a., 16b., 16c., 17. és 18. cikk alkalmazása tekintetében ajánlásokat fogalmazhat a Bizottságnak; és
- b) a 9a., 10., 13. és 15. cikk alapján véleményeket adhat ki a Bizottság, valamint a 10. cikk alapján a tagállamok érintett hatóságai számára.”.

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Ügynökség a 6., 7., 9b., 12., 14., 16., 17. és 18. cikkben meghatározott ajánlások kidolgozása céljából korlátozott számú munkacsoportot hoz létre.”;

- b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A vasútbiztonsági irányelv 16. cikkében meghatározott nemzeti biztonsági hatóságok – vagy, a tárgytól függően, az illetékes nemzeti hatóságok – kijelölik képviselőiket azokba a munkacsoportokba, amelyekben részt kívánnak venni.”.

3. A 8. cikket el kell hagyni.

4. A rendelet a 9. cikk után a következő fejezetcímmel egészül ki:

„2a. FEJEZET

NEMZETI SZABÁLYOK, KÖLCSÖNÖS MEGFELELÉS ÉS MŰSZAKI SZAKVÉLEMÉNYEK”.

5. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„9a. cikk

Nemzeti szabályok

(1) Az Ügynökség a Bizottság kérésére elvégzi a vasútbiztonsági irányelv 8. cikkével vagy a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (*) (a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv) 17. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Bizottságnak benyújtott új nemzeti szabályok technikai vizsgálatát.

(2) Az Ügynökség megvizsgálja, hogy az (1) bekezdésben említett szabályok összhangban állnak-e a hatályos KBM-ekkel és KÁME-kkel. Az Ügynökség azt is megvizsgálja, hogy ezek a szabályok lehetővé teszik-e a hatályos KBC-k betartását.

(3) Ha az Ügynökség a tagállam által közölt indokok figyelembevételénél úgy véli, hogy e szabályok valamelyike nem egyeztethető össze a KÁME-kkel vagy a KBM-ekkel, vagy nem teszi lehetővé a KBC-k elérését, az említett szabályoknak a Bizottság által az Ügynökséghez való továbbítását követő két hónapon belül véleményt nyújt be a Bizottságnak.

9b. cikk

A nemzeti szabályok osztályozása

(1) Az Ügynökség a (2)–(4) bekezdésben meghatározott eljárásoknak megfelelően elősegíti az egyik tagállamban üzembe helyezett járműveknek a többi tagállam által történő elfogadását.

(2) Az Ügynökség ... [hat hónappal a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv hatálybalépése után] felülvizsgálja a 2008/.../EK irányelv VII. mellékletének 1. szakaszában foglalt paraméterek jegyzékét, és az általa megfelelőnek tartott ajánlásokat fogalmaz meg a Bizottságnak.

(3) Az Ügynökség kidolgozza azon referenciadokumentum tervezetét, amely megvizsgálja a tagállamok által a járművek üzembe helyezése területén alkalmazott minden nemzeti szabály megfelelését. Ez a dokumentum a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv VII. mellékletében felsorolt valamennyi paraméter tekintetében tartalmazza minden tagállam nemzeti szabályait, valamint meghatározza az azon melléklet 2. szakaszában megjelölt csoportot, amelybe e szabályok tartoznak. Ezek a szabályok tartalmaznak azokat a szabályokat, amelyekről a 2008/.../EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése értelmében értesítették a Bizottságot, beleértve azokat a szabályokat is, amelyekről a KÁME-k elfogadása után (egyedi esetek, nyitott kérdések, eltérések), valamint azokat is, amelyekről a vasútbiztonsági irányelv 8. cikke értelmében történt értesítés.

(4) Az Ügynökség – annak érdekében, hogy a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv VII. mellékletének 2. szakaszában említett B. csoportba tartozó nemzeti szabályok száma folyamatosan csökkenjen – rendszeresen kidolgozza a referenciadokumentum naprakészé telt változatának tervezetét, és továbbítja azt a Bizottságnak. A dokumentum első változatát legkésőbb ... [egy évvel e rendelet hatálybalépése után] kell benyújtani a Bizottságnak.

(5) E cikk alkalmazásában az Ügynökség felhasználja a nemzeti biztonsági hatóságoknak a 6. cikk (5) bekezdése alapján folytatott együttműködését, és a 3. cikkben foglalt elvekkel összhangban munkacsoportot hoz létre.

(*) HL L ...”.

6. A 10. cikk az alábbi bekezdésekkel egészül ki:

„(2a) Az Ügynökségtől műszaki szakvéleményt kérhetnek a következő esetekben:

a) valamely nemzeti biztonsági hatóság vagy a Bizottság, nemzeti szabályoknak a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv VII. mellékletének 2. szakaszában felsorolt egy vagy több paraméterrel való egyenértékűsége tekintetében;

b) a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 21. cikkének (7) bekezdésében említett fellebbviteli szerv, abban az esetben, ha az illetékes nemzeti biztonsági hatóság a vasúti jármű üzembe helyezését elutasító határozatot hoz.

(2b) A Bizottság a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 7. cikkének (1) bekezdésével összhangban felkérheti az Ügynökséget, hogy a KÁME-k sürgős módosításával kapcsolatban műszaki szakvéleményt adjon.”.

7. A 11. cikket el kell hagyni.

8. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

Bejelentett szervezetek

(1) Az Ügynökség a tagállamok által kijelölt bejelentett szervezetekkel kapcsolatos tagállami felelősség sérelme nélkül a Bizottság kérésére figyelemmel kísérheti ezen szervezetek munkájának minőségét. Adott esetben véleményt nyújt be a Bizottságnak.

(2) Az Ügynökség a tagállamok felelősségének sérelme nélkül a Bizottság kérésére – amennyiben az a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 20. cikkének (4) bekezdésével összhangban úgy ítéli meg, hogy egy bejelentett szervezet nem felel meg azon irányelv VII. mellékletében említett feltételeknek – ellenőrzést hajt végre annak biztosítása érdekében, hogy az említett feltételeket betartsák. Az Ügynökség véleményt nyújt be a Bizottságnak.”.

9. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

A közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága

A vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 9. cikkében foglalt eltérések sérelme nélkül az Ügynökség a Bizottság kérésére megvizsgálja a kölcsönös átjárhatóság szempontjából azokat a tervezést és/vagy építést, felújítást vagy alrendszerek felújítását vagy fejlesztését magukban foglaló projekteket, amelyekre közösségi pénzügyi támogatást kértek. Az Ügynökség a projekt fontosságától és a rendelkezésre álló forrásoktól függően a Bizottsággal együtt megállapított, de két hónapot meg nem haladó határidőn belül véleményt ad arról, hogy a projekt megfelel-e a vonatkozó KÁME-knek.”.

10. A rendelet a 16. cikk felett közvetlenül a következő fejezetcímmel egészül ki:

„3a. FEJEZET

A JÁRMŰVEK KARBANTARTÁSA”.

11. A 16. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Az ajánlásoknak összhangban kell lenniük a vasútbiztonsági irányelv 4. cikkében előírt, a vasúttársaságokra ruházott feladatokkal és ezen irányelv 14. cikkében a karbantartásért felelős szervezet számára előírt feladatokkal, valamint teljes mértékben figyelembe kell venniük a vasúttársaságok és a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítási eljárásait.”.

12. A rendelet a következő 16a. cikkel egészül ki:

„16a. cikk

A karbantartásért felelős szervezetek tanúsítása

Az Ügynökség ...-ig (*) jelentést küld a Bizottságnak, amely szükség esetén a vasútbiztonsági irányelv 14. cikke szerinti önkéntes karbantartási tanúsítási rendszer végrehajtásával kapcsolatos ajánlásokat tartalmaz.

Az Ügynökség értékelésének és ajánlásainak különösen a következő szempontokra kell kiterjednie, kellően figyelembe véve a karbantartásért felelős szervezet más felekkel, például az üzembentartókkal, vasúttársaságokkal és infrastruktúraműködtetőkkel meglévő lehetséges kapcsolatait:

- a) megfelelő rendszereket alkalmaz-e a karbantartásért felelős szervezet a járművek eredményes és biztonságos karbantartására, beleértve az operatív és irányítási eljárásokat is;
- b) a Közösség egészében érvényes önkéntes tanúsítási rendszer tartalma és előírásai;
- c) a tanúsításra illetékes szervek típusa;
- d) a technikai és operatív vizsgálatok és ellenőrzések.

(*) Hat hónappal a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv hatálybalépését követően.”.

13. A rendelet a 16a. cikk után a következő fejezetcímmel egészül ki:

„3b. FEJEZET

VASÚTI SZEMÉLYZET”.

14. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16b. cikk

Mozdonyvezetők

(1) A közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvhez (*) (a továbbiakban: a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv) kapcsolódó kérdésekben az Ügynökség:

- a) elkészíti az engedélyre, a tanúsítványra és a tanúsítvány hitelesített másolatára vonatkozó közösségi minta tervezetét, meghatározza azok fizikai jellemzőit, figyelembe véve ennek során a hamisítás elleni intézkedéseket;
- b) a mozdonyvezetői engedélyekről vezetett nyilvántartások kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében együttműködik az illetékes hatóságokkal. E célból az Ügynökség a létrehozandó nyilvántartások alapvető paramétereire – például a rögzítendő adatokra, azok formátumára, valamint az adatsere-protokollra, a hozzáférési jogokra, az adatmegőrzés időtartamára és a csőd esetén követendő eljárásokra – vonatkozó tervezetet készíti;
- c) kidolgozza a vizsgáztatók és a vizsgák kiválasztására vonatkozó közösségi kritériumok tervezetét;
- d) értékeli a mozdonyvezetők tanúsításának fejlődését, és ebből a célból legkésőbb négy évvel a nyilvántartások alapvető, a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv 22. cikkének (4) bekezdésében előírt paramétereinek elfogadását követően jelentést nyújt be a Bizottságnak, amely adott esetben tartalmazza a rendszeren végrehajtandó javításokat, valamint a gördülőállomány és a kapcsolódó infrastruktúra számára harmonizált tanúsítványt kérelmezők szakmai ismereteinek elméleti és gyakorlati vizsgálatára vonatkozó intézkedéseket;
- e) 2012. december 4-ig megvizsgálja a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv 4. cikkében meghatározott engedélyt és tanúsítványokat egyesítő intelligens kártya használatának lehetőségét, valamint arról költség-haszon elemzést végez. Az Ügynökség elkészíti az említett intelligens kártya technikai és operatív előírásainak tervezetét;
- f) segíti a tagállamoknak a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv végrehajtása terén folytatott együttműködését, és az illetékes hatóságok képviselőinek részvételével megfelelő találkozókat szervez;
- g) amennyiben a Bizottság erre felkéri, elkészíti a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv rendelkezéseinek a kizárólag az érintett tagállam területén működő mozdonyvezetőkre történő alkalmazásának költség-haszon elemzését. A költség-haszon elemzésnek tízéves időtartamot kell magában foglalnia. A költség-haszon elemzést az említett nyilvántartásoknak a mozdonyvezetőkéről szóló irányelv 37. cikkének 1. pontjával összhangban történő létrehozását követő két éven belül kell nyújtani a Bizottsághoz;
- h) amennyiben a Bizottság erre felkéri, újabb költség-haszon elemzést készít, amelyet legkésőbb 12 hónappal a Bizottság által esetleg engedélyezett átmeneti menteségi időszak lejártát megelőzően kell benyújtania a Bizottsághoz;

i) gondoskodik arról, hogy a mozdonyvezetőkről szóló irányelv 22. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában említett rendszer megfeleljen a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (**).

(2) A mozdonyvezetőkről szóló irányelv kapcsolódó kérdésekben az Ügynökség ajánlásokat fogalmaz meg a következő kérdésekben:

a) a mozdonyvezetőkről szóló irányelv 4. cikkének (3) bekezdésében említettek szerinti A. és B. kategória különböző típusaira alkalmazott közösségi kódok módosítása;

b) a további információkat vagy az illetékes hatóság által a mozdonyvezetőkről szóló irányelv II. mellékletével összhangban előírt, a használatra vonatkozó egészségügyi korlátozásokat jelölő kódok.

(3) Az Ügynökség indokolt esetben a mozdonyvezetői engedélyek helyzetével kapcsolatos tájékoztatást kérhet az illetékes hatóságoktól.

(*) HL L 315., 2007.12.3., 51. o.

(**) HL L 8., 2001.1.12., 1. o.”.

15. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16c. cikk

Kísérőszemélyzet

Az Ügynökség a mozdonyvezetőkről szóló irányelv 28. cikkével összhangban a 2009. június 4-ig benyújtandó jelentésében – figyelembe véve a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv értelmében kidolgozott forgalomirányítási és forgalmi szolgálati KÁME-ket – azonosítja a személyzet egyéb olyan, a biztonság szempontjából kritikus jelentőségű feladatokat ellátó tagjainak szerepkörét és feladatait, akiknek a szakmai képzése ennek megfelelően hozzájárul a vasúti biztonsághoz, és akiknek képzéseit közösségi szinten szabályozni kell egy olyan engedélyes/vagy tanúsítványrendszer segítségével, amely a mozdonyvezetőkről szóló irányelv által létrehozott rendszerhez hasonló lehet.”.

16. A 17. cikk címe és (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Szakmai ismeretek és képzés

(1) Az Ügynökség a vasúti rendszer üzemeltetésében és karbantartásában részt vevő, de a 16b. és a 16c. cikk hatálya alá nem tartozó személyzet tekintetében ajánlásokat dolgoz ki a személyzet szakmai ismereteire és értékelésére

vonatkozó közös, egységes kritériumok meghatározásával kapcsolatban.”.

17. A rendelet a 17. cikk után közvetlenül a következő fejezet-címmel egészül ki:

„3c. FEJEZET

NYILVÁNTARTÁSOK ÉS AZ ÜGYNÖKSÉG NYILVÁNOS ADATBÁZISA”.

18. A 18. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„18. cikk

Nyilvántartások

(1) Az Ügynökség közös előírásokat dolgoz ki és a Bizottságnak ajánlást tesz a következőkre vonatkozóan:

a) a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikke szerinti nemzeti járműnyilvántartások, ideértve az adatcserére vonatkozó szabályokat és a nyilvántartásba-vételi kérelem formanyomtatványát is;

b) a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 34. cikke szerinti, az engedélyezett járműtípusokról vezetett európai nyilvántartás, ideértve a nemzeti biztonsági hatóságokkal folytatott adatcserére vonatkozó szabályokat is;

c) a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 35. cikke szerinti, az infrastruktúrát rögzítő nyilvántartás.

(2) Az Ügynökség a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 34. cikkével összhangban nyilvántartást készít és vezet mindazon vasúti járműtípusokról, amelyeknek az Európai Közösség vasúthálózatában való üzembe helyezését a tagállamok engedélyezték. Az Ügynökség azon irányelv 26. cikkének (4) bekezdésével összhangban elkészíti a típusmegfeleléségi nyilatkozat mintáját is.”.

19. A 19. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„19. cikk

A dokumentumok és nyilvántartások hozzáférhetősége

(1) Az Ügynökség nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben és a vasútbiztonsági irányelvben előírt alábbi dokumentumokat és nyilvántartásokat:

a) az alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatok;

b) az alkotórészekre vonatkozó, a nemzeti biztonsági hatóságok rendelkezésére álló EK-megfeleléségi nyilatkozatok;

c) a 95/18/EK irányelvnek megfelelően kiadott engedélyek;

d) a vasútbiztonsági irányelv 10. cikkének megfelelően kiadott biztonsági tanúsítványok;

- e) a vasútbiztonsági irányelv 24. cikkének megfelelően az Ügynökségnek küldött vizsgálati jelentések;
- f) azok a nemzeti szabályok, amelyekről a vasútbiztonsági irányelv 8. cikkének, valamint a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 5. cikke (6) bekezdésének és 17. cikke (3) bekezdésének megfelelően a Bizottságot értesítették;
- g) a nemzeti járműnyilvántartásokhoz vezető hivatkozás;
- h) az infrastruktúrát rögzítő nyilvántartásokhoz vezető hivatkozás;
- i) az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása;
- j) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) előírásainak módosítására és tervezett módosítására vonatkozó kérelmek nyilvántartása;
- k) az üzemben tartók jelöléseiről a forgalomirányítási és forgalmi szolgálati KÁME-kkel összhangban az Ügynökség által vezetett nyilvántartás.

(2) Az (1) bekezdésben említett dokumentumok továbbításának gyakorlati szabályait az Ügynökség által készített tervezet alapján a tagállamok és a Bizottság vitatja meg és hagyja jóvá.

(3) Az (1) bekezdésben említett dokumentumok továbbításakor az érintett szervek megjelölhetik, hogy melyek azok a dokumentumok, amelyeket biztonsági okokból nem lehet a nyilvánosság számára hozzáférhetővé tenni.

(4) Az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett dokumentumok kiadásáért felelős nemzeti hatóságok az ezen dokumentumok kiadására, megújítására, módosítására vagy visszavonására vonatkozó minden határozat meghozatalát követő egy hónapon belül értesítik az Ügynökséget.

(5) Az Ügynökség a fentiek szerinti nyilvános adatbázisába bármilyen további, az e rendelet célkitűzései szempontjából releváns nyilvános dokumentumot vagy hivatkozást felvehet.”.

20. A 4. fejezet címének helyébe a következő szöveg lép:

„KÜLÖNLEGES FELADATOK”.

21. A rendelet a következő cikkekkkel egészül ki:

„21a. cikk

ERTMS

(1) Az Ügynökség az ERTMS egységes létrehozásához és végrehajtásához való hozzájárulás érdekében ellátja a (2)–(5) bekezdésben meghatározott feladatokat.

(2) Az Ügynökség kidolgozza az ERTMS-előírások módosítására vonatkozó kérelmek kezelésének eljárását. E célból az Ügynökség létrehozza és fenntartja az ERTMS-előírások módosítására vonatkozó kérelmek és a tervezett módosítások nyilvántartását.

(3) Az Ügynökség támogatja a Bizottság erőfeszítéseit az ERTMS-be való átmenet, valamint az ERTMS transzeurópai közlekedési folyosók mentén történő telepítési munkálatainak összehangolása területén.

(4) Az Ügynökség a különböző változatokkal ellátott hálózatok és járművek közötti műszaki és működési kompatibilitás biztosítása céljából kidolgozza az ERTMS különböző változatainak irányítására vonatkozó stratégiát.

(5) Amennyiben az egyedi ERTMS-projektek keretében a hálózatok és a járművek közötti műszaki kompatibilitás hiánya merül fel, a bejelentett szervezetek és a nemzeti biztonsági hatóságok biztosítják, hogy az Ügynökség megkapjon minden lényeges információt az alkalmazott EK-hitelesítési és üzembehelyezési eljárásokra, valamint a működési feltételekre vonatkozóan. Adott esetben az Ügynökség ajánlásokat tesz a Bizottságnak a megfelelő intézkedésekre vonatkozóan.

21b. cikk

Segítségnyújtás a Bizottságnak

(1) Az Ügynökség – a 30. cikk (2) bekezdése b) pontjában meghatározott kereteken belül – a Bizottság kérésére segítséget nyújt a Bizottságnak a vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságának fokozására és az európai vasúti rendszer biztonságával kapcsolatos közös megközelítés kidolgozására irányuló közösségi jogszabályok végrehajtásában.

(2) Az említett segítségnyújtás korlátozott idejű és terjedelmű, az e rendeletben az Ügynökségre ruházott minden egyéb feladat sérelme nélkül hajtandó végre, és a következőket foglalhatja magában:

- a) tájékoztatás a közösségi jogszabályok egyes vonatkozásainak végrehajtásával kapcsolatban;
- b) műszaki tanácsadás különleges know-how-t igénylő kérdésekben;
- c) információgyűjtés a nemzeti biztonsági hatóságok és vizsgálati szervek közötti, a 6. cikk (5) bekezdésében előírt együttműködésen keresztül.

(3) Az ügyvezető igazgató legalább évente egyszer jelentést ad az igazgatási tanácsnak e cikk végrehajtásáról, beleértve annak az erőforrásokra gyakorolt hatását is.”.

22. A 24. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 26. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, az Ügynökség személyzete a következő személyekből áll:

– az Ügynökség által az ágazat szakemberei közül a vasúti biztonság és kölcsönös átjárhatóság területén meglévő képzettségük és tapasztalataik alapján legfeljebb öt évre felvett ideiglenes alkalmazottak,

- a Bizottság vagy a tagállamok által legfeljebb öt évre kinevezett vagy kirendelt tisztviselők, és
- az Európai Közösségek egyéb alkalmazottainak alkalmazási feltételeiben meghatározott egyéb alkalmazottak, akik végrehajtó vagy titkársági feladatokat látnak el.

Az Ügynökség működésének első tíz éve során az első francia bekezdésben említett öt éves időtartam további, legfeljebb három évvel meghosszabbítható, amennyiben ez az Ügynökség munkája folytonosságának biztosításához szükséges.”.

23. A 25. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) fogadja el minden évben november 30-ig a Bizottság véleményét figyelembe véve az Ügynökség következő évre szóló munkaprogramját, és továbbítja azt a tagállamoknak, az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és a Bizottságnak. Ezt a munkaprogramot a Közösség éves költségvetési eljárásának sérelme nélkül fogadják el. Ha a Bizottság a munkaprogram elfogadása után 15 napon belül kifejezi, hogy nem ért egyet a programmal, az igazgatási tanács újra megvizsgálja a programot, és két hónapon belül, szükség esetén módosított formában, a második olvasat után vagy kétharmados többséggel, beleértve a Bizottság képviselőit, vagy a tagállamok képviselőinek egyhangú szavazatával, elfogadja azt;”;

- b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az Ügynökség munkaprogramja minden tevékenység esetében megállapítja a követendő célokat. Általánosságban minden tevékenységet és/vagy eredményt a Bizottságnak címzett jelentésbe kell foglalni.”.

24. A 26. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az igazgatási tanács a tagállamok egy-egy képviselőjéből és a Bizottság négy képviselőjéből, valamint hat

további, szavazati jog nélküli képviselőből áll, akik európai szinten képviselik a következő csoportokat:

- a) vasúttársaságok;
- b) infrastruktúra-működtetők;
- c) a vasúti ágazat;
- d) szakszervezetek;
- e) utasok;
- f) fuvaroztatók.

Az érdekek teljes körű képviselése érdekében a Bizottság e csoportok mindegyike vonatkozásában egy képviselőt és egy póttagot nevez ki a saját európai szervezeteik által benyújtott, négy nevet tartalmazó szűkített listáról.

Az igazgatási tanács tagjait és a póttagokat a vonatkozó tapasztalataik és szakértelmük alapján nevezik ki.”.

25. A 33. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Ügynökség a 9., 9a., 10., 13. és 15. cikkben rábízott feladatok elvégzése érdekében az igazgatási tanács által meghatározott politikának megfelelően látogatásokat tehet a tagállamokban. A tagállamok nemzeti hatóságai megkönnyítik az Ügynökség személyzetének munkáját.”.

26. A 36. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Ügynökség nyitott az olyan európai országok és az európai szomszédságpolitika által érintett azon országok részvételére, amelyek megállapodást kötöttek a Közösséggel, amely értelmében az érintett országok az e rendelet hatálya alá tartozó területen elfogadták és alkalmazzák a közösségi jogszabályokat.”.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2006. december 13-án három jogalkotási javaslatot nyújtott be elsősorban a vasúti járművek Európai Unióban történő mozgásának megkönnyítése érdekében:

- a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslat ⁽¹⁾ (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv),
- a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvjavaslat ⁽¹⁾ (a továbbiakban: vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv),
- az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet módosításáról szóló rendeletjavaslat ⁽¹⁾ (a továbbiakban: ügynökségi rendelet).

Az Európai Parlament 2007. november 29-én megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanács 2008. március 3-án fogadja el közös álláspontját. Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét ⁽²⁾. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt a fenti javaslatokról.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános megjegyzések

Annak érdekében, hogy a vasút betölthesse az Európai Unió belüli fenntartható mobilitásban játszott kulcsfontosságú szerepét, a Tanács célja egy integrált európai vasúti térség fokozatos létrehozása. Ebben az összefüggésben a Tanács úgy véli, hogy a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó irányelveket átdolgozó, valamint a vasútbiztonsági irányelvet és az ügynökségi rendeletet módosító három jogalkotási javaslat jelentősen javíthatja az európai vasutak keretszabályozásának műszaki részét. Ezek a javaslatok csökkentik a vasúti járműveknek az európai vasúti hálózatban való szabad mozgását gátló akadályokat, ezáltal megkönnyítik a vasúti járművek engedélyeinek kölcsönös elfogadását a tagállamokban.

A Tanács és a Parlament első olvasatban megállapodást ért el a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvjavaslatról, így a Tanács elfogadhatja a módosított jogi aktust. A Tanács és a Parlament azonban első olvasatban nem tudta összehangolni álláspontját a vasútbiztonsági irányelv és az ügynökségi rendelet módosításáról szóló javaslatok tekintetében. Következésképpen a Tanács mindkét javaslatról közös álláspontot fogadott el, s ezzel figyelembe vett néhány módosítást, amelyeket a Parlament az első olvasat során kialakított véleményében fogadott el.

2. Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések

Az ügynökségi rendelet módosításáról szóló javaslat célja elsősorban az Európai Vasúti Ügynökség jogalkotási keretének a vasútbiztonsági irányelv és a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv módosításából eredő új feladatokhoz történő igazítása. Ezért az ügynökségi rendelet módosításáról szóló bizottsági javaslatról szóló közös álláspontjának kialakítása során a Tanács a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvről a Tanács és a Parlament között első olvasatban kialakított megállapodás alapját képező szövegből és a vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló javaslatról kialakított közös álláspontból indult ki. Ezenkívül a Tanács néhány változtatást hajtott végre a Bizottság javaslatán az Ügynökség műszaki szaktudásának jobb kihasználása érdekében.

⁽¹⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽²⁾ HL C 256., 2007.10.27., 39. o.

2.1. A nemzeti szabályok csoportokba sorolása

Bár a Tanács jelentősen átalakítja a bizottsági javaslatot, összességében megtartja a Bizottság által javasolt fontos rendelkezéseket. Ebben az összefüggésben meg kell említeni, hogy a Tanács megtartja a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos valamennyi nemzeti szabály csoportba sorolására irányuló kulcsfontosságú rendelkezést. Az Európai Vasúti Ügynökség feladata, hogy elkészítse és rendszeresen frissítse a nemzeti műszaki és biztonsági szabályokat összehasonlító referenciadokumentumot. Így fokozatosan meghatározható, hogy mely nemzeti szabályok tekinthetők egyenértékűnek, és ezáltal nem használhatók alapként a kiegészítő ellenőrzésekhez. Ez hozzá fog járulni a vasúti járművek engedélyeinek a tagállamokban való fokozott mértékű kölcsönös elfogadásához.

A Tanács egyetért a Parlament 3. módosításával, amelynek célja a járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó, a tagállamok között egyenértékű nemzeti szabályok csökkentése. A Tanács azonban – bár egyetért a céllal – úgy véli, hogy hatékonyabb felkérni az Ügynökséget, hogy nyújtsa be a rendszeresen frissített referenciadokumentumot, mint – ahogy azt a Parlament javasolja – kitűzni egyetlen rögzített időpontot (2010. január 1.), ameddig az Ügynökségnek megoldási javaslatokat kell tennie. Ezenfelül a Tanács nem tudja elfogadni a 2. módosítást, mivel szerencsésebbnek tartja a referenciadokumentum elkészítését az Ügynökség általános feladataként meghatározni, mint felkérni az Ügynökséget arra, hogy részesítse előnyben a tagállamok között az infrastruktúra és a gördülőállomány biztonsági engedélyezése tekintetében fennálló különbségekre vonatkozó nemzeti szabályokat.

2.2. A bizottsági javaslat főbb módosításai

A Bizottság javaslatát alapul véve a Tanács számos módosítást vezet be.

- a) A Tanács egyetért azzal, hogy az Ügynökség szaktudását jobban ki kell használni. Először is, az Ügynökség felkérhető műszaki szakvélemény készítésére a nemzeti biztonsági ügynökségek által hozott elutasító határozatok esetén és a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvben megállapított műszaki paraméterekre vonatkozó nemzeti szabályok egyenértékűségéről. Másodsor, az Ügynökséget felkérhetik arra, hogy adjon véleményt a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások (KÁME-k) sürgős módosításairól.
- b) A közös álláspontban az Ügynökség azt a feladatot kapta, hogy – a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv hatálybalépésének időpontjától számított hat hónapon belül – készítsen jelentést, amely, amennyiben szükséges, ajánlásokat tartalmaz a vasútbiztonsági irányelvben megfogalmazott önkéntes karbantartási tanúsítási rendszer végrehajtásával kapcsolatosan. A Tanács továbbá közös álláspontjában rámutat, hogy ezeknek az ajánlásoknak összhangban kell lenniük a vasúttársaságoknak és karbantartásért felelős szervezeteknek a vasútbiztonsági irányelvben meghatározott szerepével és feladataival, ugyanakkor meg kell könnyítenie a vasúttársaságok számára a biztonsági tanúsítási eljárást, és ki kell küszöbölnie az ellenőrzések, vizsgálatok és/vagy felülvizsgálatok megkettőzéséből adódó adminisztratív terheket. Figyelembe véve, hogy ez növelné az adminisztratív terheket és további költségeket róna az ágazatra, a Tanács nem tudja támogatni a 6. módosítás fő elemét, amely kötelező tanúsítási rendszert irányoz elő.
- c) Az ügynökségi rendeletben a Tanács felsorolja az Ügynökségnek a közösségi vasúti rendszeren mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (a továbbiakban: a mozdonyvezetőkről szóló irányelv) meghatározott feladatait ⁽¹⁾. E feladatok felsorolásánál a Tanács megkülönbözteti egyrészt a mozdonyvezetőket érintő feladatokat, másrészt a személyzet egyéb, a biztonság szempontjából kritikus jelentőségű feladatokat ellátó tagjait érintő feladatokat. Ami a mozdonyvezetőket illeti, a lista olyan feladatokat tartalmaz, mint például a mozdonyvezetői engedélyekre vonatkozó közösségi minta tervezetének kidolgozása és a mozdonyvezetői engedélyekről vezetett nyilvántartások kölcsönös átjárhatóságának biztosítása. A személyzet egyéb, a biztonság szempontjából kritikus jelentőségű feladatokat ellátó tagjai vonatkozásában az Ügynökségnek jelentést kell benyújtania, amely meghatározza e személyzet szerepkörét és feladatait.

Végezetül, a személyzet vasúti rendszerek üzemeltetésében és karbantartásában részt vevő, de a fent említett kategóriák egyikéhez sem tartozó tagjai tekintetében az Ügynökség feladata, hogy ajánlásokat dolgozzon ki, amelyben a személyzet szakmai ismereteire és értékelésére vonatkozóan közös kritériumokat fogalmaz meg.

⁽¹⁾ HLL 315., 2007.12.3., 51. o.

- d) A Tanács – a vasútbiztonsági irányelven végrehajtott változtatások és az átdolgozott vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv fényében – az ügynökségi rendeletben kiigazítja a nyilvántartásokra vonatkozó rendelkezést. A közös álláspontban meghatározott, a nyilvántartásokra vonatkozó rendelkezés azt tükrözi, hogy az Ügynökségnek közös előírásokat kell kidolgoznia az engedélyezett járműtípusokról vezetett új nyilvántartás, valamint az infrastruktúrát rögzítő nyilvántartás tekintetében, és létre kell hoznia és vezetnie kell a járműtípusok nyilvántartását. A Parlament a 7. módosításban szintén a járműtípusok európai nyilvántartásának létrehozását és vezetését javasolja, amit a Tanács természetesen támogat. Ezenfelül a Tanács külön cikkben dolgozza ki a dokumentumok és nyilvántartások hozzáférhetőségére vonatkozó szabályokat.
- e) A Bizottság javaslata alapján a Tanács meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a Bizottság az Ügynökség segítségét kérheti a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról és biztonságáról szóló közösségi jogalkotási keret végrehajtásával kapcsolatban.
- f) A Tanács átveszi az Európai Parlament 9. módosítását, amely a tevékenység folyamatosságának fenntartása érdekében több lehetőséget biztosít a személyzet szerződéseinek meghosszabbítására. A Tanács ugyanakkor ezt a rugalmasabb rendszert a tevékenység első tíz évére korlátozza, mivel ez az időszak az, amely során különösen fontos a szakképzett személyzet megtartása.
- g) A Tanács által a bizottsági javaslaton végrehajtott egyéb változtatások:
- Tekintettel a különböző nemzeti helyzetekre, a Tanács rendelkezik arról a lehetőségről, hogy nemcsak a nemzeti biztonsági ügynökségek, hanem – az adott témától függően – más illetékes nemzeti hatóságok is kijelölhetnek képviselőket az Ügynökség munkacsoportjaiban való részvételre.
 - A Tanács támogatja a Bizottság célkitűzését, hogy Unió-szerte bejelentett szervezeteket hozzanak létre, amelyek ugyanazon kritériumok alapján működnek. E rendelkezés pontosítására figyelemmel, a közös álláspont különbséget tesz az Ügynökség különböző szerepei közt, amelyek egyrészt a bejelentett szervezetek munkája minőségének figyelemmel kísérése, másrészt annak ellenőrzése, hogy egy bejelentett szervezet még mindig megfelel-e a meghatározott kritériumoknak.
 - A Tanács egyetért a Bizottsággal abban, hogy az Ügynökséget be kell vonni bizonyos közösségi finanszírozási kérelmek kölcsönös átjárhatósági vonatkozásainak értékelésébe, ugyanakkor pontosítja, hogy a határidő, melyen belül az Ügynökségnek választ kell adnia, legfeljebb két hónapra korlátozódik.
 - A Tanács követi a Bizottság javaslatát, figyelembe véve, hogy az Ügynökség ERTMS-sel kapcsolatos feladatait a rendeletben pontosítani kell, de úgy dönt, hogy a vonatkozó rendelkezéseket némileg átfogalmazza.

III. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLTAL HOZOTT MÓDOSÍTÁSOK

A Tanács 2., 3., 6., 7. és 9. módosítással kapcsolatos álláspontja megtalálható a fentiekben, a kulcsfontosságú kérdésekhez kapcsolódóan. Ezenfelül a Tanács nem tudja elfogadni az alábbi módosításokat:

- Az Ügynökség munkacsoportjaira vonatkozó 1. módosítást, mivel az kívül esik a bizottsági javaslat hatályán.
- A 4. módosítást, amely szerint 2015-től az Ügynökség feladata a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak megfelelő járművek üzembe helyezésének engedélyezése. Ez a kérdés ugyanakkor megoldottnak tekinthető, mivel ugyanez a módosítás a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv kapcsán hozott kompromisszum eredménye volt, amelyben a Tanács és a Parlament kidolgozott a nemzeti biztonsági hatóságok számára egy, a járművek üzembe helyezésének engedélyezésére szolgáló eljárást, s ezáltal bevezette az ilyen engedélyek kölcsönös elismerésének elvét. Továbbá mindkét intézmény egyetértett abban, hogy felkéri a Bizottságot, hogy készítsen jelentést ezen új eljárás hatékonyságáról, valamint az Ügynökség és a nemzeti biztonsági ügynökségek közötti lehetséges jövőbeli együttműködő megközelítésekről.

- Az Ügynökség által kiadott műszaki szakvéleményekről szóló 5. és 8. módosítás csak részlegesen került beépítésre a Tanács közös álláspontjába. A vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvvel kapcsolatos kompromisszummal összhangban a Tanács elveti annak lehetőségét, hogy egyéni kérelmezők közvetlenül kérhessenek műszaki szakvéleményt az Ügynökségtől, mint azt a Parlament az 5. módosításban javasolja. Ami annak lehetőségét illeti, hogy az Ügynökség műszaki szakvéleményt adjon ki az ERTMS-ről, mint azt az 5. és 8. módosítás javasolja, a Tanács egyetért azzal a rendelkezéssel, mely szerint az Ügynökségnek ki kell dolgoznia az ERTMS-előírások módosítására irányuló kérelmek kezelésére szolgáló eljárást.

IV. KÖVETKEZTETÉS

A kölcsönös átjárhatóságról, biztonságról és az Európai Vasúti Ügynökségről szóló három jogalkotási javaslat – amelyek célja a vasúti járművek Európai Unióban történő mozgásának megkönnyítése – jelentősen hozzájárulnak az európai vasúti térség további integrációjához. A Tanács és a Parlament már jelentős előrehaladást ért el e három javaslat tekintetében, különösen azáltal, hogy első olvasatban megállapodott a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvről. Ez szilárd alapot teremt mindkét társjogalkotó számára ahhoz, hogy a második olvasatban folytatott viták során kompromisszumos megoldásra jussanak az ügynökségi rendelet és a vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló javaslatok tekintetében.
