

12/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. március 3-án elfogadva,

a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel (Vasúti biztonsági irányelv)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 122 E/02)

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) A vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások egységes piacának létrehozását célzó erőfeszítések folytatása érdekében az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2004/49/EK irányelvet ⁽³⁾, amely a vasutak biztonságára vonatkozó közös keretszabályozást hoz létre.
- (2) A közösségi vasúti rendszer új vagy korszerűsített részei tekintetében a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ és a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾, a használatban lévő járművek tekintetében pedig a 2004/49/EK irányelv foglalkozott eredetileg a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezési eljárásaival. A jobb szabályozással összhangban, valamint a közösségi jogszabályok egyszerűsítése és korszerűsítése céljából a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó valamennyi rendelkezést egyetlen jogi aktusba kell foglalni. Következésképpen a 2004/49/EK irányelv jelenlegi 14. cikkét el kell hagyni, a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv helyébe lépő, a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽⁶⁾ (a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv) pedig ki kell egészíteni a már

használatban lévő járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó új rendelkezéssel.

- (3) Az 1999. évi nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) 2006. július 1-jei hatályba lépése új szabályokat vezetett be a járművek használatára vonatkozó szerződések tekintetében. Az egyezmény CUV-függeléke (egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre) értelmében a kocsik üzemeltetői többé nem kötelesek nyilvántartásba vetetni a kocsikat egy vasúttársaságnál. A vasúttársaságok közötti korábbi „Regolamento Internazionale Veicoli” (RIV) megállapodás (szabályzat a nemzetközi forgalomban a kölcsönös teherkocsi használatról) megszűnt, és annak részben a vasúttársaságok és a kocsik üzemeltetői közötti új, magán- és önkéntes megállapodás (általános szerződési feltételek a vasúti kocsik használatáról, GCU) lépett a helyébe, amely értelmében az utóbbiak felelnek a kocsijaik karbantartásáért. E módosítások tükrözése és a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványai tekintetében a 2004/49/EK irányelv végrehajtásának megkönnyítése érdekében meg kell határozni az „üzembentartó” és a „karbantartásért felelős szervezet” fogalmát, valamint az e szervezetek és a vasúttársaságok közötti kapcsolatot.
- (4) Az „üzembentartó” fogalom meghatározásának a lehető legközelebb kell állnia az 1999. évi COTIF-egyezményben használt fogalom meghatározásához. Számos szervezet lehet jármű-üzembentartó, így például a tulajdonos, egy kocsiparkkal üzemelő társaság, egy vasúttársaságnak járműveket használtatva adó társaság, egy vasúttársaság, az infrastruktúrája karbantartása céljából járműveket alkalmazó infrastruktúra-működtető, stb. E szervezetek felelnek a járművekért, azoknak a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők által szállítóeszközként való használata tekintetében. A félreértések elkerülése érdekében az üzemeltetőt egyértelmű módon nyilvántartásba kell venni a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikkében meghatározott nemzeti járműnyilvántartásban.

⁽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⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (Vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.). Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.⁽⁴⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvél (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv.⁽⁵⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvél módosított irányelv.⁽⁶⁾ HL L ...

- (5) Egy jármű üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt a nemzeti járműnyilvántartásban meg kell határozni a karbantartásért felelős szervezetet. Az üzem-bentartó és a karbantartásért felelős szervezet lehet ugyanaz a személy vagy szerv. Egyes kivételes esetekben azonban – mint például az első alkalommal egy harmadik országban üzembe helyezett járművek, az üzembe helyezés céljából a hálózat egy másik pontjára vonatott járművek vagy a különleges személyszállítási vagy fuvarozási szolgáltatásokat végző járművek esetében – nem lehetséges vagy nem helyénvaló a karbantartásért felelős szervezet meghatározása. E kivételes esetekben lehetővé kell tenni, hogy az illetékes nemzeti biztonsági hatóság a hatálya alá tartozó hálózaton elfogadja a jármű-veket hozzájuk rendelt, karbantartásért felelős szervezet nélkül is.
- (6) Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy vasút-társaság vagy egy infrastruktúra-működtető, annak a biztonságirányítási rendszere a karbantartási rendszert is magában foglalja, és egyik esetében sincs szükség további tanúsítványra. Ha a karbantartásért felelős szervezet nem vasúttársaság vagy infrastruktúra-működtető, a szervezet tanúsítását az Európai Vasúti Ügynökség által kidolgo-zandó és a Bizottság által elfogadandó rendszernek megfelelően el lehet végezni. Az e szervezet számára kiál-lított tanúsítvány garantálja, hogy a szervezet a felelőssége alá tartozó valamennyi jármű vonatkozásában megfelel ezen irányelv karbantartási követelményeinek. A tanúsít-vány a Közösség egész területén érvényes.
- (7) A karbantartási követelmények kidolgozására a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv összefüggésében kerül sor, elsősorban a „gördülőállomány”-ra vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) része-ként. Ezen irányelv hatályba lépésének következtében biztosítani kell az ÁME és a karbantartásért felelős szer-vezetre vonatkozó, a Bizottság által elfogadandó tanúsí-tási követelmények közötti koherenciát. A Bizottság ezt adott esetben a vonatkozó ÁME módosítása útján hajtja végre, a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irány-elvben előírt eljárás alkalmazásával.
- (8) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a közösségi vasutak biztonságának további javítását, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intéz-kedés léptéke miatt az közösségi szinten jobban megvaló-sítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szer-ződés 5. cikkében meghatározott szubsziarítás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (9) A 2004/49/EK irányelv végrehajtásához szükséges intéz-kedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (10) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen a 2004/49/EK irányelv mellékleteinek felülvizsgálatára és kiigazítására, a közös biztonsági módszerek és a közös biztonsági célkitűzések elfogadására és felülvizsgálatára, valamint egy karbantartási tanúsítási rendszer létrehozá-sára is. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a 2004/49/EK irányelv nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alap-vető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt ellenőrzé-ssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfe-lelően kell elfogadni.
- (11) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, és erre a közeljövőben sincs kilátás, ezen irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értel-metlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, mentesíteni kell ezen irányelv átültetésének és végrehajtá-sának kötelezettsége alól.
- (12) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézmény-közi megállapodás ⁽²⁾ 34. pontjával összhangban a tagál-lamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (13) Következésképpen a 2004/49/EK irányelvet módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Módosítások

A 2004/49/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. a 3. cikk a következő fogalom meghatározásokkal egészül ki:
- „s) »üzembentartó«: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt hasznosítja, akár tulajdonosa, akár használati joga van felette, továbbá a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósá-gáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ^(*), a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv, 33. cikkében meghatá-rozott nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyil-vántartásba van véve;
- t) »karbantartásért felelős szervezet«: egy jármű karbantar-tásáért felelős szervezet, amely a nemzeti járműnyilván-tartásban ily módon nyilvántartásba van véve;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

u) »jármű«: vontató eszközzel rendelkező vagy nem rendelkező, saját kerekein vasúti sínen közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll.

(*) HL L ...”;

2. a 4. cikk (4) bekezdésében a „kocsik üzemeltetőinek” kifejezés helyébe az „üzembentartó” kifejezés lép;
3. az 5. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) 2009. április 30. előtt felül kell vizsgálni az I. mellékletet, különösen annak érdekében, hogy az tartalmazza a közös biztonsági mutatók közös meghatározásait és a balesetek költségei kiszámításának közös módszereit. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

4. a 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság 2008. április 30. előtt elfogadja a legalább a (3) bekezdés a) pontjában leírt módszereket tartalmazó közös biztonsági módszerek első csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

A Bizottság 2010. április 30. előtt elfogadja a (3) bekezdésben leírt módszerek fennmaradó részét tartalmazó közös biztonsági módszerek második csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

b) a (3) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) amennyiben az ÁME nem tartalmazza azokat, az annak ellenőrzésére szolgáló módszerek, hogy a vasúti rendszer strukturális alrendszereinek üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek.”;

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A közös biztonsági módszereket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve az alkalmazásuk során szerzett tapasztalatokat, a vasútbiztonság általános fejlődését és a tagállamoknak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségeit. Ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést, a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

5. a 7. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés első és második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A közös biztonsági célok tervezetének első csoportja a tagállamok meglévő céljainak és biztonsággal kapcsolatos teljesítményének a vizsgálatán alapul, és biztosítja, hogy a vasúti rendszer jelenlegi biztonsági színvonala egyik tagállamban se csökkenjen. A Bizottság 2009. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A közös biztonsági célok tervezetének második csoportja a közös biztonsági célok első csoportjából és az azok végrehajtásából nyert tapasztalatokon alapul. Ezeknek tükrözniük kell azokat a kiemelt területeket, ahol a biztonságot tovább kell javítani. A Bizottság 2011. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

b) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A közös biztonsági célokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve a vasútbiztonság általános fejlődését. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

6. a 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A biztonsági tanúsítvány célja annak bizonyítása, hogy a vasúttársaság létrehozta biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a hálózaton biztonságos szállítási szolgáltatás nyújtása érdekében képes megfelelni az ÁME-ben és más vonatkozó közösségi jogszabályokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.”;

b) a (2) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) igazolás az adott hálózaton történő biztonságos szolgáltatásnyújtáshoz szükséges különleges követelmények teljesítése érdekében a vasúttársaság által elfogadott rendelkezések elfogadásáról. A követelmények között szerepelhet a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak és a nemzeti biztonsági szabályoknak az alkalmazása – beleértve a hálózatok üzemeltetésére vonatkozó szabályokat is –, valamint a személyzet bizonyítványainak jóváhagyása és a vasúttársaságok által használt járművek üzembe helyezésének engedélyezése. Az igazolás alapja a vasúttársaság által a IV. melléklet szerint benyújtott dokumentáció.”;

7. a 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

A járművek karbantartása

(1) Az üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt karbantartásért felelős szervezettel, amelyet a nemzeti járműnyilvántartásban nyilvántartásba kell venni a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikkének megfelelően.

(2) Az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok kivételes esetben, a hatályuk alá tartozó hálózatokra korlátozottan engedélyezhetik az (1) bekezdésben előírt kötelezettségtől való eltérést.

(3) A vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők 4. cikkben előírt feladatának sérelme nélkül a karbantartásért felelős szervezet egy karbantartási rendszer révén biztosítja, hogy a járművek biztonságos üzemi állapotban legyenek.

(4) Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy vasúttársaság vagy egy infrastruktúra-működtető, az e cikk (3) bekezdésében említett rendszer létrehozására a 9. cikkben meghatározott biztonsági rendszeren keresztül kerül sor.

(5) Ha a karbantartásért felelős szervezet nem vasúttársaság vagy infrastruktúra-működtető, annak a tanúsítása az (6) bekezdés szerint végezhető el.

(6) A Bizottság az Ügynökség ajánlása alapján ...-ig (*) elfogad egy, a karbantartásért felelős szervezetnek a karbantartási rendszere tekintetében való tanúsításának létrehozásáról szóló intézkedést. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Az intézkedés magában foglalja a karbantartásért felelős szervezetnek a karbantartási rendszere jóváhagyása alapján való tanúsításának követelményeit, a tanúsítvány formátumát és érvényességét, a tanúsítvány kiadására jogosult szervezet vagy szervezet, valamint a tanúsítási rendszer működéséhez szükséges ellenőrzéseket.

(7) Az e cikk (6) bekezdésének megfelelően kiadott tanúsítványok igazolják az e cikk (3) bekezdésében említett követelményeknek való megfelelést, és e tanúsítványok a Közösség egész területén érvényesek. Ha a karbantartásért felelős szervezet nem rendelkezik tanúsítvánnyal, a vasúttársaságnak vagy az infrastruktúra-működtetőnek kell a biztonsági rendszere révén biztosítania valamennyi vonatkozó karbantartási eljárás megfelelő alkalmazását.”;

(*) Az ezen irányelv hatályba lépésétől számított egy év.

8. a 16. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a vasúti rendszert alkotó strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 15. cikkének megfelelően, valamint annak ellenőrzése, hogy azok üzemeltetése és karbantartása megfelel-e az azokra vonatkozó alapvető követelményeknek;”;

b) a b) pontot el kell hagyni;

c) a g) pont helyébe a következő szöveg lép:

„g) annak ellenőrzése, hogy a járműveket a nemzeti járműnyilvántartásban megfelelően nyilvántartásba vették, és az ott szereplő biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek;”;

9. a (18) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„e) a 14b. cikk (2) bekezdése szerint engedélyezett eltérések.”;

10. a 26. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„26. cikk

A mellékletek kiigazítása

A mellékleteket hozzá kell igazítani a tudományos és műszaki fejlődéshez. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

11. a 27.cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, az a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”;

b) a (4) bekezdést el kell hagyni;

12. a II. melléklet 3. pontját el kell hagyni.

2. cikk

Végrehajtás és átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...-ig (**) megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatkozó kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(**) 24 hónappal ezen irányelv hatályba lépését követően.

Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

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

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

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 ⁽²⁾ (a továbbiakban: vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv),
- rendelet az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet módosításáról szóló rendeletjavaslat ⁽³⁾ (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 ⁽⁴⁾. 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 Unión 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, és ezekben kellően figyelembe vette azokat a módosításokat, melyeket a Parlament az első olvasat során kialakított véleményében fogadott el.

2. Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések

A Tanács által a bizottsági javaslaton végrehajtott három fő változtatás leírása az alábbiakban található. A Tanács továbbá mentességet biztosít Ciprus és Málta részére.

2.1 Az engedélyezési eljárásokra vonatkozó valamennyi rendelkezés egyetlen jogi aktusba foglalása

A jelenleg hatályos vasútbiztonsági és vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvek a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezési eljárásaira irányuló rendelkezéseket tartalmaznak. Az utóbbi a közösségi vasúti rendszer új vagy korszerűsített részeivel, az előbbi pedig a már használatban lévő

⁽¹⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽²⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽³⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽⁴⁾ HL C 256., 2007.10.27., 39. o.

járművekkel foglalkozik. A jobb szabályozással összhangban, valamint a közösségi jogszabályok egyszerűsítése céljából a Tanács a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó valamennyi rendelkezést egyetlen jogi aktusba foglalja. A vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló javaslat meglévő, bár módosított 14. cikke, új 14a. cikke és új melléklete átkerült az átdolgozott vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvbe. A Parlament a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvvel kapcsolatos, első olvasatban kialakított megállapodással összefüggésben egyezett bele ebbe az áthelyezésbe. Következésképpen a Tanács elvileg teljes egészében elfogadhatja a 20., 26. és 27. módosítást. A Tanács továbbá elvileg követheti a 18. módosítást azzal a megfontolással, hogy – az áthelyezés eredményeként – a jogalkotó tartózkodhat a módosított vasútbiztonsági irányelvben szereplő engedélyezési eljárásokra való bármiféle utalástól.

2.2 A karbantartással kapcsolatos szerepek és felelőségek tisztázása

Az 1999. évi új Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) 2006. július 1-jei hatálybalépése következtében a járművek üzemeltetői többé nem kötelesek vasúttársaságnál nyilvántartásba vetetni a kocsikat. E fejleményre reagálva, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaságok a hálózaton biztonságosan nyújthassanak szállítási szolgáltatásokat a Tanács meghatározza a nyilvántartással kapcsolatos szerepek és felelőségek új rendjét. Ezenkívül a Tanács előterjeszti az „üzembentartó” fogalmának új meghatározását és bevezeti a „karbantartásért felelős szervezet” koncepcióját.

A Tanács – miközben a lehető legpontosabban követi a COTIF-ban használt fogalom meghatározást – egyértelmű kapcsolatot alakít ki az üzemeltető és az üzemeltető járműve között azzal, hogy kötelezi az üzemeltetőket, hogy e minőségükben regisztráltassák magukat egy nemzeti járműnyilvántartásban. A Tanács teljes egészében elfogadhatja a 8. módosítást, mivel a Tanács és a Parlament egyetért az „üzembentartó” fogalmának meghatározásában. A helyes terminológia használata érdekében bevezetett 9. módosítás is elvben elfogadható.

A közös álláspont előírja, hogy a karbantartásért felelős szervezetek egy karbantartási rendszer révén biztosítják, hogy a járművek biztonságos üzemi állapotban legyenek. Az üzembe helyezését vagy a hálózaton való használatát megelőzően valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt, karbantartásért felelős szervezettel. Továbbá a karbantartásért felelős szervezetek mindegyikének regisztrálnia kell magát egy nemzeti járműnyilvántartásba. A nemzeti biztonsági hatóság szigorúan kivételes esetekben és saját hálózatára korlátozva határozhat úgy, hogy eltér azon kötelezettségtől, hogy egy adott járműhöz karbantartásért felelős szervezetet rendeljenek ki. Ezeket az eltéréseket a hatóságnak az éves jelentésében közzé kell tennie. A Tanács célja, hogy e rendszer révén a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők könnyen meghatározhassák, hogy ki felelős az üzemeltetett jármű karbantartásáért.

2.3 Karbantartási tanúsítás

A nemzeti biztonsági hatóságoknak és a szállítói lánc résztvevőinek a tekintetben való biztosítása céljából, hogy a kocsik karbantartását hatékonyan ellenőrizzék, a Tanács úgy dönt, hogy szigorítja a bizottsági javaslat karbantartási tanúsításra vonatkozó rendelkezését. A Bizottság azt javasolta, hogy – adott esetben – ki kell alakítani az üzemeltetők részére egy karbantartás-tanúsítási rendszert. Ennek megfelelően a Tanács egyetért azzal a rendelkezéssel, amely kötelezi a Bizottságot, hogy a vasútbiztonsági irányelvet módosító javaslat hatálybalépésétől számított legfeljebb egy éven belül elfogadjon egy, a karbantartásért felelős szervezeteknek a karbantartási rendszerük tekintetében való tanúsítása létrehozásáról szóló intézkedést. E tanúsítási rendszer mind a bizottsági javaslatban, mind pedig a Tanács közös álláspontjában az Európai Vasúti Ügynökség ajánlásán alapul. A Tanács gondoskodik arról, hogy a kiállított tanúsítvány a Közösség egész területén érvényes legyen, továbbá garantálni fogja, hogy a tanúsított szervezet a felelőségre alá tartozó valamennyi jármű vonatkozásában megfelel a vasútbiztonsági irányelvben foglalt karbantartási követelményeknek.

A karbantartásért felelős szervezetek továbbá önkéntes alapon vehetnek részt e tanúsítási rendszerben. Végezetül annak tisztázása érdekében, hogy a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők vonatkozásában újabb követelmények nem kerülnek bevezetésre, a Tanács pontosítja, hogy az

a biztonságirányítási rendszer, amelyet a jelenlegi vasútbiztonsági irányelv alapján a vasúttársaságoknak és az infrastruktúra-működtetőknek már ki kellett alakítaniuk, tartalmazza a karbantartási rendszert.

A Parlament a 21. módosításban a vasúti járművek karbantartásának olyan rendszerét javasolja, amely két alapvető tekintetben eltér a Tanács által meghatározott rendszertől. Először is, ahol a Tanács a kocsikkal kapcsolatos, kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról (KÁME-k) szóló, 2006. július 28-i bizottsági határozatnak, valamint a nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról szóló, 2007. november 9-i bizottsági határozatnak megfelelően bevezeti a karbantartásért felelős szervezet koncepcióját, a Parlament egy adott jármű karbantartása tekintetében közvetlen felelősséget tulajdonít az üzemeltetőnek. Másodsor pedig a Parlament egy kötelező karbantartás-tanúsítási rendszert kér, miközben a Tanács az Európai Vasúti Ügynökség által vázolt átfogó megközelítésnek megfelelően önkéntességen alapuló rendszert ír elő.

A Tanács három ok miatt nem fogadhatja el a 21. módosítást. Az első ok az, hogy a járműkarbantartás felelősségének az üzemeltetőre való hárítása úgy tűnik, hogy nincs összhangban a vasúttársaságoknak és az infrastruktúra-működtetőknek a biztonságos szállítási műveletre vonatkozó átfogó felelősségével, amint erről a vasútbiztonsági irányelv egyéb kulcsfontosságú rendelkezései – különösen a 4. cikk – intézkednek. Második okként említhető, hogy a Tanács úgy véli, hogy a karbantartási rendszerben való kötelező részvétel nem mindig megfelelő, továbbá szükségtelen adminisztrációs költségekhez is vezethet, például a harmadik országokból érkező kocsik vagy más járműtípusok – mint például mozdonyok és személygépkocsik – esetében. A harmadik ok az, hogy a Tanács attól tart, hogy a speciális *know-how*-t igénylő karbantartási felelősségnek az üzemeltetőkre való hárítása megnehezítheti számukra gazdasági tevékenységük folytatását.

2.4 Mentesség Ciprus és Málta részére

Figyelembe véve, hogy Ciprus és Málta nem rendelkezik vasúti rendszerrel, a Tanács közös álláspontjában ezeknek az országoknak mentességet biztosít a vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló irányelv átültetése és végrehajtása tekintetében, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

III. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLTAL HOZOTT MÓDOSÍTÁSOK

A Tanácsnak a 8., 9., 18., 20., 21., 26. és 27. módosítással kapcsolatos álláspontja megtalálható a fentiekben, a kulcsfontosságú kérdésekhez kapcsolódóan.

A Tanács emellett a megfeleltetési táblázatokkal kapcsolatos 2. módosítást teljes egészében el tudja fogadni. A nyelvi változatok korrekciójára vonatkozó 16. és 17. módosítás pedig elvben elfogadható. Ugyanakkor a Tanács jogi vagy technikai okok miatt nem fogadhatja el az alábbi módosításokat:

- A 3. módosítást azért nem, mert a munkavállalók biztonságára és egészségére vonatkozó célkitűzések a bizottsági javaslat hatályán kívül esnek,
- Az egymáshoz kapcsolódó 4–7. módosítást azért nem, mert a „nemzeti biztonsági szabályok” fogalmának javasolt meghatározása összeegyeztethetetlen a vasútbiztonsági irányelvnek a nemzeti biztonsági szabályokat ismertető II. mellékletével, továbbá mert az „alapvető követelmények” kifejezést túl szűk értelemben alkalmazzák,
- A 14. módosítást azért nem, mert a Tanács véleménye az, hogy a közös biztonsági célok kialakításáról tartott vitát a vasútbiztonsági irányelv elfogadásakor már megtartották, és azt nem kellene újból megnyitni. A Tanács továbbá megjegyzi, hogy az ügynökségi rendelet 6. cikkének (4) bekezdése alapján az Európai Vasúti Ügynökség ajánlásai – köztük a közös biztonsági célokra vonatkozók – már részletes költség-haszon elemzést igényelnek,
- A 19. módosítás jelenlegi formájában összeegyeztethetetlen a közös álláspont felépítésével,
- A 22. módosítás azzal a kérdéssel kapcsolatos, hogy kinek szabad műszaki szakvéleményt kérnie az Európai Vasúti Ügynökségtől. Mindazonáltal e kérdésnek már nem szabad vita tárgyát képeznie, mivel a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvvel összefüggésben a Tanács és a Parlament már megegyezésre jutott ugyanerről a kérdésről,

- A komitológiával kapcsolatos 1., 10., 11., 12., 13., 15., 23., 24. és 25. módosítást, amelyekben a Parlament számos intézkedés tekintetében bevezeti a sürgősségi eljárást. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a vasútbiztonsági irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítását vagy kiegészítését szolgálják, a Tanács egyetért a Bizottsággal és a Parlamenttel abban, hogy ezen intézkedések vonatkozásában a Parlamentnek is szerepet kell kapnia az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottság révén. Ugyanakkor aránytalannak tűnik a sürgősségi eljárás alkalmazási lehetőségének biztosítása, mivel ezen intézkedések mindegyikéhez már egy konkrét határidő kapcsolódik vagy azokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni.

IV. ÖSSZEGRÉS

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