EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 15. 4. 2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa ma prijať v mene Európskej únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF) na účely prijatia zmien UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, UTP o železničných koľajových vozidlách – nákladných vozňoch, UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, prijatia predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, a predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“, aktualizácie odkazov na technické dokumenty TAF TSI, uvedených v dodatku I k UTP TAF, a revízie ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

V Berne sa 22. júna 2021 uskutoční 13. zasadnutie Výboru znalcov pre technické otázky (ďalej len „CTE“) Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF). Program zasadnutia zahŕňa:

– návrh úpravy jednotného technického predpisu (UTP) o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách,

– návrh úpravy predpisu UTP o železničných koľajových vozidlách – nákladných vozňoch,

– návrh úpravy predpisu UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou,

– návrh na prijatie predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly zlučiteľnosti s traťou,

– návrh na prijatie predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“,

– návrh na revíziu ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM),

– návrh na aktualizáciu odkazov na technické dokumenty TAF TSI uvedených v dodatku I k UTP TAF.

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie k uvedeným rozhodnutiam, ktoré má CTE prijať, sa musí stanoviť rozhodnutím Rady na základe článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)

Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenený Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „COTIF“), je medzinárodná dohoda, v rámci ktorej sú zmluvnými stranami tak Únia, ako aj 25 členských štátov (okrem Cypru a Malty).

Európska únia pristúpila k dohovoru COTIF na základe rozhodnutia Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011[1]. Prílohou III k uvedenému rozhodnutiu sa stanovili vnútorné postupy Rady, členských štátov a Komisie v súvislosti s postupmi v rámci organizácie OTIF. Podľa bodu 3.1 danej prílohy III, kde sa bod programu týka záležitostí, ktoré patria do výlučnej právomoci Únie, za Úniu hlasuje Komisia.

Podľa článku 2 ods. 1 dohovoru COTIF je cieľom organizácie OTIF podporovať, zlepšiť a po všetkých stránkach uľahčiť medzinárodnú železničnú dopravu, a na tento účel predovšetkým zostaviť systémy jednotných právnych predpisov v rôznych oblastiach práva týkajúcich sa medzinárodnej železničnej dopravy. Dohovor COTIF upravuje aj fungovanie organizácie, jej ciele, právomoci, vzťahy so zmluvnými štátmi a všeobecné činnosti.

[1] Rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnou organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1).

Železničnú legislatívu teda pokrýva po celej škále právnych a technických otázok v oblasti železničnej dopravy, ktoré možno rozdeliť na dve skupiny: samotný Dohovor, ktorý upravuje fungovanie OTIF, a osem dodatkov, v ktorých sa stanovujú jednotné právne predpisy o železničnej doprave:

– Dodatok A – Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín **(CIV**)

– Dodatok B – Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (**CIM)**

– Dodatok C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru **(RID**)

– Dodatok D – Jednotné právne predpisy pre zmluvy o používaní vozňov v medzinárodnej železničnej preprave (**CUV)**

– Dodatok E – Jednotné právne predpisy pre zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave (**CUI)**

– Dodatok F – Jednotné právne predpisy pre vyhlásenie záväzných technických noriem a prijatie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na používanie v medzinárodnej preprave **(APTU UR)**

– Dodatok G – Jednotné právne predpisy pre technické schválenie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave **(ATMF UR)**

– Dodatok H – Jednotné právne predpisy pre bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej preprave (**EST UR**).

Na základe dodatkov F a G k dohovoru COTIF existuje 12 jednotných technických predpisov (ďalej len „UTP“) v oblasti technickej interoperability. UTP plnia v rámci dohovoru COTIF z hľadiska schvaľovania pre medzinárodnú dopravu rovnaký účel ako technické špecifikácie interoperability EÚ (TSI).

Dodatky F a G uplatňuje 42 zo 47 štátov, ktoré sú stranami dohovoru COTIF, vrátane spomínaných 25 členských štátov EÚ.

2.2. Výbor znalcov pre technické otázky organizácie OTIF (ďalej len „CTE“)

Výbor CTE je zriadený článkom 13 ods. 1 písm. f) dohovoru COTIF. Tvoria ho členské štáty OTIF, ktoré uplatňujú dodatky F a G (APTU a ATMF) k dohovoru COTIF.

CTE má právomoci v záležitostiach interoperability a technickej harmonizácie v oblasti železničnej dopravy a technických schvaľovacích postupov. Vypracúva dodatky APTU a ATMF a jednotné predpisy v nich, ktoré sa týkajú železničného materiálu určeného na použitie v medzinárodnej doprave, a to konkrétne týchto aspektov:

- prijímanie technických predpisov pre vozidlá a infraštruktúru a záväzné vyhlasovanie noriem,
- postupy posudzovania súladu vozidiel s predpismi,
- ustanovenia týkajúce sa údržby vozidiel,
- oblasti zodpovednosti za zostavu vlaku a bezpečné používanie vozidiel,
- ustanovenia týkajúce sa hodnotenia a posudzovania rizík,
- špecifikácie pre registre.

CTE má v súčasnosti stálu pracovnú skupinu (WG TECH), ktorá je zodpovedná za vypracúvanie jeho rozhodnutí.

Podľa článku 20 ods. 1 písm. b) COTIF a v súlade s článkom 6 dodatku F (APTU) má výbor CTE právomoc prijať alebo zmeniť predpisy UTP. V súlade s článkom 15 ods. 2 ATMF má výbor CTE právomoc navrhovať zmeny ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM).

2.3. Prijímanie aktov zo strany CTE

Podľa článku 6 APTU výbor CTE rozhoduje o prijatí predpisu UTP alebo jeho zmeny v súlade s postupom stanoveným v článkoch 16 a 20 a v článku 33 ods. 6 dohovoru. Bežný postup prijímania predpisov UTP môže trvať približne jeden a pol roka.

2.4. Plánované akty, ktoré má CTE prijať na zasadnutí 22. júna 2021

2.4.1. Úprava UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, UTP o železničných koľajových vozidlách-nákladných vozňoch a UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou

Jednotné technické predpisy (UTP) organizácie OTIF sú súborom technických špecifikácií, ktoré vyplývajú zo zásad, cieľov a postupov dohovoru COTIF v oblasti výroby a prevádzkovania železničného materiálu, pričom nadradeným cieľom je dosiahnuť maximálnu interoperabilitu. Predpisy UTP organizácie OTIF majú rovnaký účel ako technické špecifikácie interoperability (TSI) Európskej únie.

Na zaistenie rovnocennosti vozidiel schvaľovaných podľa práva Európskej únie a vozidiel schválených na medzinárodnú prevádzku podľa článku 3a ATMF je potrebné zachovanie súladu TSI Európskej únie s UTP podľa dohovoru COTIF.

Zmeny navrhované na schválenie výborom CTE zaistia zachovanie plnej rovnocennosti (v zmysle vymedzenia v ATMF) medzi ustanoveniami Európskej únie a COTIF.

- UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách (LOC&PAS)

Tento predpis UTP je špecifikácia, ktorá sa vzťahuje na konkrétny subsystém s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu technického systému a komponentov, potrebných v medzinárodnej železničnej doprave. Súčasný UTP LOC&PAS je vyhotovený na základe nariadenia Komisie (EÚ) č. 1302/2014 (LOC&PAS TSI)[2].

Cieľom tohto návrhu zmeniť UTP LOC&PAS je začleniť nové prvky, na ktoré sa prišlo počas revízie jednotných právnych predpisov APTU z 1. marca 2019, a zosúladiť ho s LOC&PAS TSI Európskej únie zmenenej 16. mája 2019 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776[3] a 9. marca 2020 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/387[4].

---

[2] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228).

[3] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 108).

[4] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/387 z 9. marca 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) 2016/919, pokiaľ ide o rozšírenie oblasti použitia a predĺženie prechodných období (Ú. v. EÚ L 73, 10.3.2020, s. 6).

Na zaistenie zachovania vzájomného uznávania vozidiel schvaľovaných podľa práva Európskej únie a vozidiel schválených na medzinárodnú prevádzku podľa článku 3a ATMF sa musí zachovať súlad TSI Európskej únie s UTP podľa dohovoru COTIF.

Navyše, v nadväznosti na Brexit by sa mali špecifické prípady siete Veľkej Británie v Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska zapísať do UTP v dôsledku ich odstránenia z TSI.

Záver: Európska únia môže hlasovať za zmenu UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, ktorú navrhuje OTIF.

- Predpis UTP o železničných koľajových vozidlách-nákladných vozňoch (UTP WAG)

V UTP o nákladných vozňoch sa stanovujú požiadavky na vozidlá konštruované na prepravu nákladných automobilov. V súčasnosti sú rovnocenné s TSI pre nákladné vozne, zmenenou vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019.

Cieľom tohto návrhu upraviť UTP WAG je začleniť nové prvky, na ktoré sa prišlo počas revízie jednotných právnych predpisov APTU z 1. marca 2019, a zosúladiť ho s právnym vývojom v Európskej únii.

Európska únia uverejnila vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/387 z 9. marca 2020, ktorým sa nanovo zmenila TSI pre nákladné vozne. V dôsledku toho je potrebné opätovne upraviť predpis UTP WAG, aby sa zaistilo zachovanie rovnocennosti medzi UTP a TSI.

Navyše, v nadväznosti na Brexit by sa mali špecifické prípady siete Veľkej Británie v Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska zapísať do UTP v dôsledku ich odstránenia z TSI.

Záver: Európska únia môže hlasovať za zmenu UTP o nákladných vozňoch, ktorú navrhuje OTIF.

- Predpis UTP o osobách so zdravotným postihnutím (UTP PRM)

V UTP PRM sú stanovené harmonizované požiadavky na prístupnosť do vozidiel používaných v medzinárodnej doprave pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Súčasný UTP PRM je vypracovaný na základe TSI PRM Európskej únie z roku 2014.

Táto TSI EÚ bola zmenená vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/772 [5]zo 16. mája 2019, pokiaľ ide o súpis majetku s cieľom identifikovať prekážky prístupnosti, poskytovať používateľom informácie a monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti.

Na zaistenie zachovania vzájomného uznávania vozidiel schvaľovaných podľa práva Európskej únie a vozidiel schválených na medzinárodnú prevádzku podľa článku 3a ATMF sa musí zachovať súlad TSI Európskej únie s UTP podľa dohovoru COTIF.

Navrhované úpravy zosúladia UTP PRM s najnovšou verziou TSI a zaistia zachovanie plnej rovnocennosti v zmysle ATMF predpisov PRM pre vozidlá používané v medzinárodnej železničnej doprave.

[5] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/772 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1300/2014, pokiaľ ide o súpis majetku s cieľom identifikovať prekážky prístupnosti, poskytovať používateľom informácie a monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 1.).

Navyše, v nadväznosti na Brexit by sa mali špecifické prípady siete Veľkej Británie v Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska zapísať do UTP v dôsledku ich odstránenia z TSI.

Záver: Európska únia môže hlasovať za zmenu UTP PRM, ktorú navrhuje OTIF.

2.4.2. Prijatie predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou a na subsystém „infraštruktúra“

- Predpis UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou (UTP TCRC)

V predpise UTP sú stanovené podrobné ustanovenia týkajúce sa zodpovednosti železničných podnikov za zostavu vlaku určeného na prevádzku v medzinárodnej doprave a zodpovednosti manažérov infraštruktúry za kontrolu kompatibility medzi vlakmi a traťami, na ktorých sa majú prevádzkovať.

V navrhovanom predpise UTP TCRC sa kombinujú viaceré parametre z dvoch rôznych právnych textov EÚ, a to technická špecifikácia interoperability týkajúca sa prevádzky a riadenia dopravy (OPE TSI) a špecifikácie pre register infraštruktúry (RINF).

Predpisy UTP WAG a UTP LOC&PAS obsahujú odkazy na kontroly kompatibility s traťou, počas ktorých železničné podniky kontrolujú všetky príslušné parametre vozňov alebo vlakov s cieľom zabezpečiť ich kompatibilitu s traťou, na ktorej sa majú prevádzkovať. Ustanoveniami navrhovaného predpisu UTP TCRC sa má nahradiť jednak dodatok I k predpisu UTP WAG, ako aj dodatok K ku predpisu UTP LOC&PAS.

V dôsledku toho, dodatok I k UTP WAG vo verzii prijatej Výborom znalcov pre technické otázky 30. septembra 2020, s dátumom nadobudnutia účinnosti 1. apríla 2021, a dodatok K ku UTP LOC&PAS z 1. januára 2015 by sa mali po nadobudnutí účinnosti UTP TCRC zrušiť.

Záver: Európska únia môže hlasovať za prijatie predpisu UTP TCRP, ktorý navrhuje OTIF.

- Predpis UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“ (UTP INF)

V tomto predpise UTP sú stanovené parametre železničnej infraštruktúry, dôležité z hľadiska kompatibility s vozidlami a takisto osobitné metódy kontroly týchto parametrov.

Výbor znalcov pre technické otázky podrobne analyzoval právny základ a sformuloval hlavné zásady a ciele predpisu UTP INF.

Predpis UPT INF bol vypracovaný v súlade s WG TECH a je založený na TSI INF, zmenenou vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019.

Záver: Európska únia môže hlasovať za prijatie predpisu UTP INF, ktorý navrhuje OTIF.

2.4.3. Revízia ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM).

Na zaistenie zachovania rovnocennosti v zmysle článku 3a ods. 5 ATMF medzi predpismi EÚ a COTIF by sa mali predpisy COTIF zmeniť.

Hlavným cieľom nového znenia je rozšíriť rozsah certifikácie oproti predošlému, ktorý bol obmedzený na certifikáciu ECM pre nákladné vozne, na všetky typy vozidiel.

V dôsledku toho a bez ohľadu na otázku, či je certifikácia pre konkrétny ECM povinná alebo nie, musí každý subjekt ECM vrátane tých, ktoré nie sú certifikované externými certifikačnými orgánmi, spĺňať všeobecné požiadavky a kritériá zabezpečujúce minimálnu úroveň údržby v zmysle prílohy II k návrhu UTP.

V jednotných predpisoch ATMF (dodatky G ku COTIF, ďalej len ATMF) sú stanovené všeobecné pravidlá týkajúce sa subjektov zodpovedných za údržbu (ECM).

Súčasné texty by sa mali upraviť z dvoch dôvodov:

– Rozsah certifikácie ECM v novej prílohe A k ATMF presahuje nákladné vozne. To by sa malo obzvlášť zohľadniť v článku 15 ATMF, ktorý sa v súčasnosti týka certifikácie ECM iba pre nákladné vozne.

– V článku 3a ATMF sa odkazuje na právne predpisy EÚ, ktoré už nie sú v platnosti [smernica 2004/49/ES[6] bola zrušená a nahradená smernicou (EÚ) 2016/798[7]].

Záver: Európska únia môže hlasovať za úplnú revíziu špecifikácií o subjektoch zodpovedných za údržbu (ECM), ktorú navrhuje OTIF.

2.4.4. Aktualizácia odkazov na technické dokumenty TSI TAF uvedených v dodatku I k UTP TAF

V UTP TAF sa odkazuje na technické dokumenty TSI TAF[8], ktoré sú uverejňované a pravidelne aktualizované na webovej stránke Železničnej agentúry Európskej únie (ERA). Tento odkaz bol pridaný do UTP, aby sa ustanovenia týkajúce sa IT oblasti zakotvili v COTIF, ale aby ich riadila ERA. Keďže zmena týchto odkazov formálne predstavuje zmenu UTP TAF, musí byť predmetom rozhodnutia Výboru znalcov pre technické otázky v súlade s článkom 20 ods. 1 písm. b) a článkami 6 a 8a APTU.

V dôsledku toho sú úpravy technických dokumentov, na ktoré sa odkazuje v dodatku I k UTP TAF, potrebné na opravu chýb, zohľadnenie spätnej väzby, udržanie kroku s technickým pokrokom a zachovanie rovnocennosti so špecifikáciami uplatňovanými v EÚ.

Záver: Európska únia môže hlasovať za návrh na aktualizáciu odkazov na technické dokumenty TSI TAF, ktorý predložila organizácia OTIF.

2.5. Právomoci Únie a hlasovacie práva

Podľa článku 6 Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnou organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k dohovoru COTIF, ktorá bola schválená rozhodnutím Rady zo 16. júna 2011:

„1. Pri rozhodovaní o otázkach, v ktorých má Únia výlučnú právomoc, uplatní Únia hlasovacie práva svojich členských štátov podľa dohovoru.

2. Pri rozhodovaní o otázkach, v ktorých má Únia spoločnú právomoc so svojimi členskými štátmi, hlasuje buď Únia, alebo jej členské štáty.

3. S výhradou článku 26 ods. 7 dohovoru má Únia počet hlasov rovnajúci sa počtu hlasov jej členských štátov, ktoré sú aj zmluvnými stranami dohovoru. Ak hlasuje Únia, jej členské štáty nehlasujú.“

Podľa práva Únie nadobúda Únia výlučnú právomoc v otázkach železničnej dopravy, ak dohovor COTIF alebo právne nástroje prijaté na jeho základe môžu ovplyvniť tieto existujúce pravidlá Únie alebo môžu pozmeniť rozsah ich pôsobnosti.

---

6 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc).

7 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).

8 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/778 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1305/2014, pokiaľ ide o riadenie zmien (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 356).

Cieľom navrhovaných rozhodnutí je:

- zosúladiť UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách a UTP o železničných koľajových vozidlách – nákladných vozňoch s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/387[9],
- zosúladiť UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/772[10],
- prijať nový predpis UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/773[11],
- prijať nový predpis UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“ v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1299/2014[12] zmeneným vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776[13],
- navrhnúť Revíznemu výboru OTIF revíziu ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM) na účely zosúladenia so smernicou (EÚ) 2016/798[14],
- zosúladiť odkazy na technické dokumenty TSI TAF uvedené v dodatku I k UTP TAF[15].

Pravidlá Únie budú prijatím týchto rozhodnutí jednoznačne ovplyvnené.

Únia, zastúpená Komisiou, uplatní hlasovacie práva v súvislosti s prijatím týchto rozhodnutí.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

Únia by pre všetky uvedené dôvody mala hlasovať za.

---

9 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/387 z 9. marca 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) 2016/919, pokiaľ ide o rozšírenie oblasti použitia a predĺženie prechodných období (Ú. v. EÚ L 73, 10.3.2020, s. 6).

10 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/772 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1300/2014, pokiaľ ide o súpis majetku s cieľom identifikovať prekážky prístupnosti, poskytovať používateľom informácie a monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 1).

11 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa ruší rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 5).

12 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1).

13 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 108).

14 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).

15 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/778 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1305/2014, pokiaľ ide o riadenie zmien (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 356).

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody*.“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody[16].

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom Únie*“[17].

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Akty, ktoré má CTE prijať, sú akty s právnymi účinkami. Pripravované akty majú právne účinky, pretože sa nimi právny rámec OTIF upravuje tak, že sa zlaďujú predpisy UTP podľa dohovoru COTIF so špecifikáciami TSI EÚ, nariadenie ECM a špecifikácie registrov vozidiel s príslušnými vykonávacími predpismi EÚ, a sú pre Úniu záväzné.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa prijíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu sa týka železničnej dopravy.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 91 ZFEÚ.

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 91 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

---

[16] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

[17] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

2021/0095 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa ma prijať v mene Európskej únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF) na účely prijatia zmien UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, UTP o železničných koľajových vozidlách – nákladných vozňoch, UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, prijatia predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, a predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“, aktualizácie odkazov na technické dokumenty TAF TSI, uvedených v dodatku I k UTP TAF, a revízie ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Únia pristúpila k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenenému Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohovor COTIF“), v súlade s rozhodnutím Rady 2013/103/EÚ[18].

(2) Zmluvnými stranami dohovoru COTIF sú všetky členské štáty s výnimkou Cypru a Malty.

(3) Podľa článku 13 ods. 1 písm. f) dohovoru COTIF sa zriadil Výbor znalcov pre technické otázky (CTE) Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF).

(4) Podľa článku 20 ods. 1 písm. b) dohovoru COTIF a v súlade s článkom 6 dodatku F (APTU) má výbor CTE právomoc okrem iného prijať alebo zmeniť jednotné technické predpisy (UTP) o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách (UTP Loc&Pas), UTP o nákladných vozňoch (UTP Wagons), UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (UTP PRM), technické dokumenty, na ktoré sa odkazuje v dodatku I k telematickej aplikácii v nákladnej doprave (UTP TAF), UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, a UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“.

(5) A napokon, v súlade s článkom 15 ods. 2 ATMF má výbor CTE právomoc navrhnúť revíziu ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM).

[18] Rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnou organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1).

(6) Výbor CTE zaradil do programu svojho 13. zasadnutia, ktoré sa bude konať 22. júna 2021, návrh rozhodnutí, ktorými sa menia UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, UTP o železničných koľajových vozidlách-nákladných vozňoch, UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, návrh prijatia UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, a UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“, aktualizáciu odkazov na technické dokumenty TSI TAF uvedených v dodatku I UTP TAF a revíziu ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM).

(7) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v CTE v mene Únie zaujať aj s ohľadom na revíziu AMTF a Revízny výbor OTIF, pretože navrhované rozhodnutia budú pre Úniu záväzné.

(8) Cieľom týchto rozhodnutí je zosúladiť UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, UTP o železničných koľajových vozidlách-nákladných vozňoch, UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/387[19] a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/772[20], prijať nový UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, a nový UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“ v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/773[21] a nariadením Komisie (EÚ) č. 1299/2014[22] zmeneným vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776[23], a navrhnúť Revíznemu výboru OTIF revíziu ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM) na účely zosúladenia so smernicou (EÚ) 2016/798[24].

(9) Navrhované rozhodnutia sú v súlade s právom a so strategickými cieľmi Únie, pretože prispievajú k zladeniu právnych predpisov OTIF s ekvivalentnými ustanoveniami práva Únie, a preto by ich mala Únia podporiť,

---

19 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/387 z 9. marca 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) 2016/919, pokiaľ ide o rozšírenie oblasti použitia a predĺženie prechodných období (Ú. v. EÚ L 73, 10.3.2020, s. 6).

20 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/772 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1300/2014, pokiaľ ide o súpis majetku s cieľom identifikovať prekážky prístupnosti, poskytovať používateľom informácie a monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 1).

21 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa ruší rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 5).

22 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1).

23 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019, s. 108).

24 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má prijať v mene Únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980 na účely zmien predpisu UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, UTP o nákladných vozňoch, UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, prijatia predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, a predpisu UTP, ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“, aktualizácie odkazov na technické dokumenty TAF TSI, uvedených v dodatku I k UTP TAF, a revízie ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM), je takáto:

1. hlasovať za zmeny, ktoré výbor CTE navrhuje pri UTP o rušňoch a osobných železničných koľajových vozidlách, ako sú uvedené v jeho pracovnom dokumente TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS annex a TECH-20041 LOC PAS decision;
2. hlasovať za zmeny, ktoré výbor CTE navrhuje pri UTP o železničných koľajových vozidlách-nákladných vozňoch, ako sú uvedené v jeho pracovnom dokumente TECH-20042-CTE13 WAG draft amendments a TECH-20042 WAG decision;
3. hlasovať za zmeny, ktoré výbor CTE navrhuje pri UTP o prístupnosti železničného systému pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, ako sú uvedené v jeho pracovnom dokumente TECH-20043-CTE UTP PRM draft amendments a TECH-20043 PRM decision;
4. hlasovať za prijatie UTP, ktorý navrhuje výbor CTE a ktorý sa vzťahuje na zostavu vlaku a kontroly kompatibility s traťou, ako je uvedené v jeho pracovnom dokumente TECH-20039 UTP TCRC a TECH-20039 TCRC decision;
5. hlasovať za prijatie UTP, ktorý navrhuje výbor CTE a ktorý sa vzťahuje na subsystém „infraštruktúra“, ako je uvedené jeho v pracovnom dokumente TECH-20040-UTP INF draft a TECH-20040 INF decision;
6. hlasovať za návrh výboru CTE aktualizovať odkazy na technické dokumenty TAF TSI, uvedené v dodatku I k UTP TAF, ako je uvedené v jeho pracovnom dokumente TECH-21009-CTE UTP TAF decision;
7. hlasovať za revíziu ATMF s ohľadom na subjekty zodpovedné za údržbu (ECM), ako je uvedené v pracovnom dokumente CTE TECH-20045 ATMF Decision.

Článok 2

Rozhodnutia Výboru znalcov pre technické otázky sa po prijatí uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie* s uvedením dňa nadobudnutia účinnosti.

Toto rozhodnutie je určené Komisii.

V Bruseli

Za Radu
predseda