EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 13. zasedání odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) k přijetí změn jednotných technických předpisů o lokomotivách a kolejových vozidlech pro přepravu osob, jednotného technického předpisu pro kolejová vozidla – nákladní vozy, jednotného technického předpisu o přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, přijetí jednotného technického předpisu vztahujícího se na řazení vlaků a kontroly kompatibility trati a jednotného technického předpisu vztahujícího se na subsystém infrastruktura, aktualizaci odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedené v přípojku I k UTP TAF a revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Dne 22. června 2021 se v Bernu uskuteční 13. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Na programu zasedání je:

– návrh na změnu jednotného technického předpisu týkajícího se lokomotiv a kolejových vozidel pro přepravu osob,

– návrh na úpravu jednotných technických předpisů (UTP) o kolejových vozidlech – nákladních vozech,

– návrh na změnu jednotného technického předpisu o přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,

– návrh na přijetí jednotného technického předpisu vztahujícího se na kontroly řazení vlaků a kompatibility trati,

– návrh na přijetí jednotného technického předpisu vztahujícího se na subsystém infrastruktura,

– návrh revize ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM),

– návrh na aktualizaci odkazů na technické dokumenty TAF TSI uvedené v přípojku I k UTP TAF.

Postoj, který má být zaujat jménem Unie, v souvislosti s výše uvedenými rozhodnutími, která má Odborná komise pro technické otázky přijmout, musí být stanoven rozhodnutím Rady na základě čl. 218 odst. 9 SFEU.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále též „úmluva COTIF“) je mezinárodní dohoda, jejímiž smluvními stranami je Unie a 25 členských států (smluvními stranami nejsou pouze Kypr a Malta).

Evropská unie přistoupila k úmluvě COTIF prostřednictvím rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011[1]. V příloze III uvedeného rozhodnutí jsou stanovena interní ujednání Rady, členských států a Komise o postupech v rámci OTIF. V bodě 3.1 této přílohy III je uvedeno, že pokud se bod pořadu jednání týká záležitostí spadajících do výlučné pravomoci Unie, bude za Unii hlasovat Komise.

Podle čl. 2 odst. 1 úmluvy COTIF je cílem OTIF všestranně podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu, zejména zavedením systémů jednotného práva v různých oblastech právních předpisů týkajících se mezinárodní železniční přepravy. Úmluva COTIF také upravuje fungování organizace, její cíle, kompetence, vztahy se smluvními státy a její činnosti obecně.

[1] Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1).

Úmluva COTIF se tudíž zabývá právními předpisy o železniční dopravě týkajícími se řady různých právních a technických železničních záležitostí, které se dělí do dvou částí: samotná úmluva, která upravuje provoz OTIF, a osm přípojků, které stanoví jednotné železniční právo:

– Přípojek A – Smlouva o mezinárodní železniční přepravě osob **(CIV**)

– Přípojek B – Smlouva o mezinárodní železniční přepravě zboží (**CIM)**

– Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží **(RID**)

– Přípojek D – Smlouva o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (**CUV)**

– Přípojek E – Smlouva o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (**CUI)**

– Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě **(APTU UR)**

– Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě **(ATMF UR)**

– Přípojek H – Jednotné právní předpisy pro bezpečný provoz vlaků v mezinárodní dopravě (**EST UR**)

Na základě přípojků F a G úmluvy COTIF existuje dvanáct jednotných technických předpisů pro technickou interoperabilitu. Z hlediska admise do mezinárodní dopravy mají jednotné technické předpisy v rámci COTIF stejný účel jako technické specifikace EU pro interoperabilitu (TSI).

Přípojky F a G uplatňuje 42 ze 47 států, které jsou stranami COTIF, včetně již zmíněných 25 členských států EU.

2.2. Odborná komise OTIF pro technické otázky (CTE)

Odborná komise pro technické otázky byla zřízena čl. 13 odst. 1 písm. f) COTIF. Sestává z členských států organizace OTIF, které uplatňují přípojky F a G (APTU, ATMF) úmluvy COTIF.

Odborná komise pro technické otázky má pravomoci ve věcech týkajících se interoperability a technické harmonizace v železničním odvětví a postupech technického schvalování. Vyvíjí přípojky APTU a ATMF a jejich jednotné právní předpisy, které se použijí na železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě, což se týká zejména:

- přijímání technických předpisů pro vozidla a infrastrukturu a potvrzování norem,
- postupů týkajících se posouzení shody vozidel,
- ustanovení týkajících se údržby vozidel,
- odpovědnosti za řazení vlaku a bezpečné používání vozidel,
- ustanovení týkajících se hodnocení a posuzování rizik,
- specifikací pro registry.

Odborná komise pro technické otázky má v současnosti stálou pracovní skupinu (dále jen „pracovní skupina WG TECH“), která je odpovědná za přípravu rozhodnutí odborné komise.

Podle čl. 20 odst. 1 písm. b) úmluvy COTIF a v souladu s článkem 6 přípojku F (APTU) je v kompetenci Odborné komise pro technické otázky přijímat nebo pozměňovat jednotné technické předpisy. V souladu s čl. 15 odst. 2 ATMF má Odborná komise pro technické

otázky rovněž pravomoc navrhovat změny ATMF s ohledem na subjekty odpovědné za údržbu.

2.3. Přijímání aktů Odbornou komisí pro technické otázky

Podle článku 6 APTU rozhodne Odborná komise pro technické otázky, zda přijmout jednotný technický předpis nebo ustanovení, které jej pozměňuje, v souladu s postupem stanoveným v článcích 16, 20 a čl. 33 odst. 6 úmluvy. Obvyklý postup přijímání jednotných technických předpisů trvá přibližně jeden a půl roku.

2.4. Plánované akty, které má Odborná komise pro technické otázky přijmout na zasedání dne 22. června 2021

2.4.1. Změna jednotného technického předpisu týkajícího se lokomotiv a kolejových vozidel pro přepravu osob, jednotného technického předpisu týkajícího se kolejových vozidel pro nákladní vozy a jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Jednotné technické předpisy OTIF jsou souborem technických specifikací vyplývajících ze zásad, cílů a postupů úmluvy COTIF pro výstavbu a provoz železničního materiálu, přičemž prvořadým cílem je dosažení maximální interoperability. Jednotné technické předpisy OTIF slouží stejnému účelu jako technické specifikace EU pro interoperabilitu.

Aby byla zajištěna rovnocennost vozidel povolených v souladu s právem Evropské unie a vozidel připuštěných do mezinárodního provozu v souladu s článkem 3a ATMF, je nezbytné, aby technické specifikace Evropské unie pro interoperabilitu (TSI) a jednotné technické předpisy (UTP) COTIF zůstaly v souladu.

Změny, které jsou navrženy k přijetí Odbornou komisí pro technické otázky, zajistí, aby mezi předpisy Evropské unie a ustanoveními COTIF nadále platila úplná rovnocennost, jak je definována v ATMF.

- Jednotný technický předpis týkající se lokomotiv a kolejových vozidel pro přepravu osob (LOC&PAS)

Tento jednotný technický předpis představuje specifikaci, kterou je řešen konkrétní subsystém, aby byly splněny základní požadavky a zajištěna interoperabilita technických systémů a konstrukčních částí nezbytných v mezinárodní železniční dopravě. Stávající jednotný technický předpis týkající se LOC&PAS byl vyvinut na základě nařízení Evropské komise (EU) č. 1302/2014 (TSI LOC&PAS)[2].

Cílem tohoto návrhu je změnit jednotný technický předpis týkající se LOC&PAS, aby se začlenily nové prvky, které přinesla revize jednotných právních předpisů APTU ze dne 1. března 2019, a zachovat ji v souladu s TSI Evropské unie LOC&PAS ve znění prováděcího

[2] Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228).

nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019[3] a dne 9. března 2020 prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/387[4].

Aby bylo nadále zajištěno vzájemné uznávání vozidel povolených v souladu s právem Evropské unie a vozidel připuštěných do mezinárodního provozu v souladu s článkem 3a ATMF, musí technické specifikace Evropské unie pro interoperabilitu (TSI) a jednotné technické předpisy (UTP) COTIF zůstat v souladu.

Kromě toho, v návaznosti na brexit, by zvláštní případy týkající se sítě Velké Británie Spojeného království Velké Británie a Severního Irska měly být uvedeny v UTP, neboť byly odstraněny z TSI.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro změnu jednotných technických předpisů pro lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob podle návrhu OTIF.

- Jednotné technické předpisy týkající se kolejových vozidel – nákladních vozů (UTP WAG)

Jednotné technické předpisy o nákladních vozech stanoví požadavky na vozidla určená k přepravě nákladních automobilů. V současné době jsou rovnocenné TSI pro nákladní vozy, jež je pozměněna prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019.

Cílem tohoto návrhu na změnu UTP WAG je začlenit nové prvky vyplývající z revize jednotných pravidel APTU ze dne 1. března 2019 a zachovat její soulad s vývojem právních předpisů v Evropské unii.

Evropská unie zveřejnila prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/387 ze dne 9. března 2020, kterým byla nově změněna TSI pro nákladní vozy. V důsledku toho musí být UTP WAG znovu pozměněn, aby byla zajištěna trvalá rovnocennost mezi jednotnými technickými předpisy a TSI.

Kromě toho by po brexitu měly být zvláštní případy týkající se sítě Velké Británie Spojeného království Velké Británie a Severního Irska uvedeny v UTP v důsledku jejich odstranění z TSI.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro změnu jednotných technických předpisů o nákladních vozech podle návrhu OTIF.

- Jednotné technické předpisy týkající se osob se zdravotním postižením (UTP PRM)

V UTP PRM jsou stanoveny harmonizované požadavky na přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, které se vztahují na vozidla používaná v mezinárodní dopravě. Stávající UTP PRM byl vyvinut na základě TSI PRM Evropské unie z roku 2014.

Tato TSI EU byla změněna prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/772[5] ze dne 16. května 2019, pokud jde o soupis majetku s cílem určit překážky bránící přístupnosti, poskytnout uživatelům informace a sledovat a hodnotit pokrok v oblasti přístupnosti.

---

[3] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 108).

[4] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/387 ze dne 9. března 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919, pokud jde o rozšíření oblasti použití a prodloužení přechodných fází (Úř. věst. L 73, 10.3.2020, s. 6).

Aby bylo nadále zajištěno vzájemné uznávání vozidel povolených v souladu s právem Evropské unie a vozidel připuštěných do mezinárodního provozu v souladu s článkem 3a ATMF, musí technické specifikace Evropské unie pro interoperabilitu (TSI) a jednotné technické předpisy (UTP) COTIF zůstat v souladu.

Navrhované změny sladí UTP PRM s nejnovější verzí TSI a u předpisů PRM pro vozy používané v mezinárodní železniční dopravě zajistí trvalou úplnou rovnocennost ve smyslu ATMF.

Kromě toho by po brexitu měly být zvláštní případy týkající se sítě Velké Británie Spojeného království Velké Británie a Severního Irska uvedeny v UTP v důsledku jejich odstranění z TSI.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro změnu UTP PRM podle návrhu OTIF.

2.4.2. Přijetí jednotného technického předpisu pro kontroly řazení vlaků a kompatibility trati a pro subsystémovou infrastrukturu

- Jednotné technické předpisy použitelné pro kontroly řazení vlaků a kompatibility trati (UTP TCRC)

Tento jednotný technický předpis obsahuje podrobná ustanovení týkající se odpovědnosti železničních podniků za řazení vlaků pro použití v mezinárodní dopravě a odpovědnosti provozovatelů infrastruktury za kontrolu kompatibility mezi vlaky a tratěmi, na nichž mají být používány.

Navrhovaný jednotný technický předpis TCRC kombinuje vybraný počet parametrů ze dvou různých právních textů EU, a to z technických specifikací pro interoperabilitu týkajících se provozu a řízení dopravy (TSI OPE) a ze specifikací pro registr infrastruktury (RINF).

UTP WAG a UTP LOC&PAS obsahují odkazy na kontroly kompatibility trati, v nichž železniční podniky kontrolují všechny příslušné parametry vozidel nebo vlaků s cílem zajistit jejich kompatibilitu s tratí, na které budou používány. Ustanovení navrhovaného UTP TCRC mají nahradit jak přípojek I k UTP WAG, tak přípojek K k UTP LOC&PAS.

Přípojek I k UTP WAG ve znění přijatém odbornou komisí pro technické otázky dne 30. září 2020 s datem vstupu v platnost dne 1. dubna 2021 a přípojek K k UTP LOC&PAS ze dne 1. ledna 2015 by proto měly být po vstupu jednotného technického předpisu TCRC v platnost zrušeny.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro změnu UTP TCRC podle návrhu OTIF.

- Jednotné technické předpisy vztahující se na subsystém infrastruktura (UTP INF)

Tento jednotný technický předpis stanoví parametry železniční infrastruktury, které jsou relevantní z hlediska kompatibility s vozidly, a konkrétní metody kontroly těchto parametrů.

Odborná komise pro technické otázky podrobně analyzovala právní základ a formulovala hlavní zásady a cíle pro vývoj UTP INF.

UPT INF byl vypracován na základě stanoviska WG TECH a vychází z TSI INF naposledy pozměněné prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro změnu UTP INF podle návrhu OTIF.

---

[5] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/772 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 1300/2014, pokud jde o soupis aktiv s cílem určit překážky a bariéry bránící přístupnosti, poskytovat informace uživatelům a monitorovat a vyhodnocovat pokrok v oblasti přístupnosti (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 1).

2.4.3. Revize ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM).

Aby byla zajištěna trvalá rovnocennost, jak ji definuje čl. 3a odst. 5 ATMF, mezi předpisy Evropské unie a předpisy COTIF, měly by být předpisy COTIF změněny.

Nové znění má především rozšířit osvědčování na všechny typy vozidel, neboť dosud se týkalo pouze subjektů odpovědných za údržbu nákladních vozů.

V důsledku toho a bez ohledu na to, zda je osvědčení pro konkrétní subjekt odpovědný za údržbu povinné, musí každý takový subjekt, včetně těch, které nebyly osvědčeny externími certifikačními orgány, splňovat obecné požadavky a kritéria zajišťující minimální úroveň údržby stanovené v příloze II návrhu UTP.

Jednotná pravidla ATMF (dodatek G úmluvy COTIF, dále jen ATMF) stanoví obecná pravidla týkající se subjektů odpovědných za údržbu.

Stručně řečeno, existují dva důvody pro změnu stávajících textů:

– Rozsah certifikace subjektů odpovědných za údržbu v nové příloze A ATMF přesahuje rámec nákladních vozů. To by se mělo odrazit zejména v článku 15 ATMF, který v současné době vyžaduje certifikaci subjektů odpovědných za údržbu pouze pro nákladní vozy.

– ATMF odkazuje v článku 3a na právní předpisy EU, které již nejsou v platnosti (směrnice 2004/49/ES[6] byla zrušena a nahrazena směrnicí (EU) 2016/798[7]).

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro úplnou revizi specifikací subjektů odpovědných za údržbu (ECM) podle návrhu OTIF.

2.4.4. Aktualizace odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedených v přípojku I k UTP TAF

V UTP TAF se odkazuje na technické dokumenty TSI TAF[8], které jsou zveřejňovány a pravidelně aktualizovány na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice (ERA). Tento odkaz byl zahrnut do jednotných technických předpisů, takže ustanovení o IT jsou zakotvena v úmluvě COTIF, ale řízena agenturou ERA. Vzhledem k tomu, že změna těchto odkazů formálně představuje změnu UTP TAF, musí být předmětem rozhodnutí odborné komise pro technické otázky v souladu s čl. 20 odst. 1 písm. b) úmluvy COTIF a články 6 a 8a APTU.

V důsledku toho jsou změny technických dokumentů uvedených v přípojku I k UTP TAF nezbytné pro opravu chyb, zohlednění zpětné vazby, udržení kroku s technickým pokrokem a zachování rovnocennosti se specifikacemi používanými v EU.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro návrh na aktualizaci odkazů na technické dokumenty TSI TAF vypracované organizací OTIF.

---

6 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic).

7 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102).

8 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/778 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 1305/2014, pokud jde o správu řízení změn (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 356).

2.5. Pravomoc Unie a hlasovací práva

Podle článku 6 Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k úmluvě COTIF, jež byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 16. června 2011:

„1. Při rozhodování o otázkách, v nichž má Unie výlučnou pravomoc, uplatní Unie hlasovací práva svých členských států podle úmluvy.

2. Při rozhodování o otázkách, v nichž Unie sdílí pravomoc se svými členskými státy, hlasuje buď Unie, nebo její členské státy.

3. Podle čl. 26 odst. 7 úmluvy má Unie stejný počet hlasů, jako je počet jejích členů, kteří jsou současně stranami úmluvy. Pokud se hlasování účastní Unie, její členské státy nehlasují."

Podle práva Unie získala Unie výlučnou pravomoc v otázkách železniční dopravy v případech, v nichž úmluva COTIF nebo právní nástroje přijaté na jejím základě mohou ovlivnit stávající pravidla Unie nebo změnit jejich působnost.

Cílem navrhovaných rozhodnutí je:

- sladění jednotných technických předpisů pro lokomotivy a osobní kolejová vozidla a jednotného technického předpisu pro kolejová vozidla – nákladní vozy s prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/387[9],
- sladění jednotných technických předpisů týkajících se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/772[10],
- přijmout nový jednotný technický předpis pro kontroly řazení vlaků a kompatibility trati v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/773[11],
- přijmout nový jednotný technický předpis použitelný na subsystém infrastruktura v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1299/2014[12] ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776[13],
- navrhnout reviznímu výboru OTIF revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM), aby byl zajištěn soulad se směrnicí (EU) 2016/798[14],

---

9 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/387 ze dne 9. března 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919, pokud jde o rozšíření oblasti použití a prodloužení přechodných fází (Úř. věst. L 73, 10.3.2020, s. 6).

10 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/772 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 1300/2014, pokud jde o soupis aktiv s cílem určit překážky a bariéry bránící přístupnosti, poskytovat informace uživatelům a monitorovat a vyhodnocovat pokrok v oblasti přístupnosti (Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 1).

11 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy" železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 5).

12 Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 1).

13 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 (Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 108).

14 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102).

- aktualizace odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedených v přípojku I k UTP TAF[15].

Přijetím těchto rozhodnutí budou jednoznačně ovlivněna pravidla Unie.

Hlasovací práva při přijímání těchto rozhodnutí vykonává Unie zastoupená Komisí.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

Vzhledem ke všem výše uvedeným důvodům by Unie měla hlasovat kladně.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1. Procesněprávní základ

4.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*.“

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU se použijí bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody[16].

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty s právními účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterými se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie.*“[17].

4.1.2. Použití na stávající případ

Akty, které má Odborná komise pro technické otázky přijmout, představují akty s právními účinky. Zamýšlené akty mají právní účinky, protože mění právní rámec organizace OTIF tím, že jednotné technické předpisy úmluvy COTIF uvádějí do souladu s technickými specifikacemi EU pro interoperabilitu, nařízením o subjektech odpovědných za údržbu a specifikacemi registrů vozidel s příslušnými prováděcími předpisy EU a pro Unii jsou závazné.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

4.2. Hmotněprávní základ

4.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž je postoj jménem Unie zaujat. Má-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek označit jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté na základě čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základě, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

---

15 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/778 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 1305/2014, pokud jde o správu řízení změn (Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 356).

16 Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

17 Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.2.2. Použití na stávající případ

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká železniční dopravy.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 91 SFEU.

4.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 91 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

2021/0095 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 13. zasedání odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) k přijetí změn jednotných technických předpisů o lokomotivách a kolejových vozidlech pro přepravu osob, jednotného technického předpisu pro kolejová vozidla – nákladní vozy, jednotného technického předpisu o přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, přijetí jednotného technického předpisu vztahujícího se na řazení vlaků a kontroly kompatibility trati a jednotného technického předpisu vztahujícího se na subsystém infrastruktura, aktualizaci odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedené v přípojku I k UTP TAF a revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Unie přistoupila k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „COTIF“) v souladu s rozhodnutím Rady 2013/103/EU[18].

(2) Stranami úmluvy COTIF jsou všechny členské státy kromě Kypru a Malty.

(3) Podle čl. 13 odst. 1 písm. f) úmluvy COTIF byla zřízena Odborná komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF).

(4) Podle čl. 20 odst. 1 písm. b) COTIF a v souladu s článkem 6 přípojku F (APTU) je komise CTE oprávněna přijmout nebo změnit mimo jiné jednotné technické předpisy (UTP) týkající se lokomotiv a kolejových vozidel pro přepravu osob (UTP Loc&Pas), nákladních vozů (UTP Wagons), přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (UTP PRM), technické dokumenty uvedené v přípojku I k využití telematiky v nákladní dopravě (UTP TAF), UTP, jednotné technické předpisy vztahující se na řazení vlaků a kontroly kompatibility trati a jednotný technický předpis, který se vztahuje na systém infrastruktura.

(5) V souladu s čl. 15 odst. 2 ATMF má Odborná komise pro technické otázky rovněž pravomoc navrhovat revizi ATMS s ohledem na subjekty odpovědné za údržbu (ECM).

[18] Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011 o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1).

(6) Odborná komise pro technické otázky zařadila na program svého 13. zasedání, které se bude konat 22. června 2021, návrh na přijetí změn jednotných technických předpisů o lokomotivách a kolejových vozidlech pro přepravu osob, jednotného technického předpisu pro kolejová vozidla – nákladní vozy, jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, přijetí jednotného technického předpisu vztahujícího se na řazení vlaků a kontroly kompatibility trati a jednotného technického předpisu vztahujícího se na subsystém infrastruktura, aktualizaci odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedené v přípojku I k UTP TAF a revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM).

(7) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v Odborné komisi pro technické otázky a, s ohledem na revizi ATMF, v revizním výboru OTIF, neboť navrhované změny budou pro Unii závazné.

(8) Cílem těchto rozhodnutí je sladit jednotné technické předpisy pro lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob, jednotné technické předpisy o nákladních vozech, jednotné technické předpisy týkající se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace s prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/387[19] nebo případně prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/772[20] s cílem přijmout nový jednotný technický předpis vztahující se na řazení vlaků a kontroly kompatibility trati a nový jednotný technický předpis vztahující se na systém infrastruktura v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/773 [21] a nařízením Komise (EU) č. 1299/2014[22] ve znění provádějícího nařízení Komise (EU) 2019/776[23] a navrhnout reviznímu výboru OTIF revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM), v zájmu sladění se směrnicí (EU) 2016/798[24].

(9) Navrhovaná rozhodnutí jsou v souladu s právem a strategickými cíli Unie, protože přispívají ke sladění právních předpisů organizace OTIF s rovnocennými ustanoveními práva Unie, a proto by je měla Unie podpořit,

---

19 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/387 ze dne 9. března 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919, pokud jde o rozšíření oblasti použití a prodloužení přechodných fází (Úř. věst. L 73, 10.3.2020, s. 6).

20 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/772 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 1300/2014, pokud jde o soupis aktiv s cílem určit překážky a bariéry bránící přístupnosti, poskytovat informace uživatelům a monitorovat a vyhodnocovat pokrok v oblasti přístupnosti (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 1).

21 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 5).

22 Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 1).

23 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 108).

24 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Evropské unie na 13. zasedání odborné komise pro technické otázky Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 k přijetí změn jednotných technických předpisů o lokomotivách a kolejových vozidlech pro přepravu osob, jednotného technického předpisu pro kolejová vozidla – nákladní vozy, jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, přijetí jednotného technického předpisu vztahujícího se na řazení vlaků a kontroly kompatibility trati a jednotného technického předpisu vztahujícího se na subsystém infrastruktura, aktualizaci odkazů na technické dokumenty TSI TAF uvedené v přípojku I k UTP TAF a revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM), je následující:

1) hlasovat pro změny jednotných technických předpisů o lokomotivách a kolejových vozidlech pro přepravu osob, jak je uvedeno v pracovním dokumentu CTE TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS annex a TECH-20041 LOC PAS decision;

2) hlasovat pro změny jednotných technických předpisů o nákladních vozech, jak je uvedeno v pracovním dokumentu CTE TECH-20042-CTE13 WAG draft amendments a TECH-20042 WAG decision;

3) hlasovat pro změny jednotného technického předpisu týkajícího se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, které byly předloženy v pracovním dokumentu CTE TECH-20043-CTE UTP PRM draft amendments a TECH-20043 PRM decision;

4) hlasovat pro navrhované přijetí jednotného technického předpisu pro řazení vlaků a kontroly kompatibility trati, jak je uvedeno v pracovním dokumentu CTE TECH-20039 UTP TCRC a TECH-20039 TCRC decision;

5) hlasovat pro změny jednotných technických předpisů vztahujících se na subsystém infrastruktura, jak je uvedeno pracovním dokumentu CTE TECH-20040-UTP INF draft a TECH-20040 INF decision;

6) hlasovat pro návrh komise CTE na aktualizaci odkazů na technické dokumenty TAF TSI uvedené v přípojku I k UTP TAF, jak je uvedeno v pracovním dokumentu CTE TECH-21009-CTE UTP TAF decision.

7) hlasovat pro revizi ATMF, pokud jde o subjekty odpovědné za údržbu (ECM), jak je uvedeno v pracovním dokumentu CTE TECH-20045 ATMF Decision.

Článek 2

Rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky se po přijetí zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* s uvedením dne, kdy vstoupila v platnost.

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně