

V Bruseli 8. februára 2018
(OR. en)

6034/18

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0026 (NLE)**

TRANS 63

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	8. februára 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2018) 63 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2018) 63 final.

Príloha: COM(2018) 63 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 7. 2. 2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

**o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru
OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave
(COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia, ktorým sa stanovuje pozícia, ktorá sa má prijať v mene Únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú dopravu (OTIF), pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru.

OTIF pracuje na vytvorení jednotných právnych režimov pre medzinárodnú železničnú dopravu v troch hlavných oblastiach činnosti: technická interoperabilita, preprava nebezpečného tovaru a zmluvné právo v oblasti železničnej dopravy.

Generálny tajomník OTIF zvolal 26. zasadnutie Revízneho výboru COTIF99 vo švajčiarskom Berne na 27. februára – 1. marca 2018.

Dokumenty týkajúce sa bodov programu sú k dispozícii na webovej stránke OTIF na adrese: http://otif.org/en/?page_id=126

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)

Dohovor COTIF je zakladajúcim právnym textom Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú dopravu. Upravuje fungovanie tejto organizácie, jej ciele, právomoci, vzťahy s členskými štátmi a jej činnosť vo všeobecnosti. Zmluvnými stranami dohovoru COTIF je 46 krajín vrátane 26 členských štátov EÚ, t. j., všetky okrem Cypru a Malty.

Dohovor COTIF sa skladá z dvoch častí: samotného dohovoru a siedmich dodatkov, ktorými sa zriaďujú jednotné železničné právne predpisy, napr. technické prevádzkové požiadavky a vzory zmlúv na prepravu osôb a tovaru:

Dodatok A	Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb	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 vzájomnom 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 záväzné vyhlasovanie technických noriem a prijímanie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na medzinárodnú dopravu	APTU
Dodatok G	Jednotné právne predpisy pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave	ATMF

2.2. Dohoda medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu

Dňa 16. júna 2011 prijala Rada rozhodnutie 2013/103/EÚ o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu 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 1999¹ Dohoda nadobudla platnosť 1. júla 2011. Únia je podobne ako všetky jej členské štáty okrem Cypru a Malty jednou zo zmluvných strán tejto dohody. V rozhodnutí Rady 2013/103/EÚ sa stanovuje, že Úniu na zasadnutiach organizácie OTIF zastupuje Komisia. Je v ňom aj vyhlásenie Únie týkajúce sa vykonávania právomocí (príloha I) a vnútorné postupy Rady, členských štátov a Komisie v súvislosti s postupmi v rámci organizácie OTIF (príloha III).

2.3. Revízny výbor OTIF

Revízny výbor má právomoc prijímať rozhodnutia na zmenu dohovoru COTIF, jednotných právnych predpisov CIV, CIM, CUV a CUI a v určitých prípadoch aj jednotných právnych predpisov APTU a ATMF. V určitých stanovených prípadoch môže revízny výbor schváliť pozmeňujúce návrhy sám alebo predložiť prijaté pozmeňujúce návrhy členským štátom na schválenie na valnom zhromaždení.

Posledné, 25. zasadnutie revízneho výboru, sa konalo 25. a 26. júna 2014.

Únia a/alebo jej členské štáty sa do tohto procesu zapájajú v súlade s procedurálnymi mechanizmami o postupe podľa OTIF, rokovacím poriadkom revízneho výboru a ustanoveniami dohody o pristúpení Únie k dohovoru COTIF.

Kvórum v revíznom výbore sa dosiahne, ak je vo výbore v čase hlasovania zastúpená väčšina členských štátov OTIF s hlasovacím právom. Je však potrebné zohľadniť článok 13 ods. 3 dohovoru COTIF, v ktorom sa stanovuje, že členské štáty OTIF, ktoré vydali vyhlásenie o neuplatňovaní jedného alebo viacerých dodatkov, nemajú právo hlasovať v prípade zmien týkajúcich sa daného dodatku. Na základe pracovného dokumentu INF.2 z 26. zasadnutia revízneho výboru, ktorý sekretariát OTIF rozposlal 19. januára 2018, sa potvrdilo, že všetkých 26 členských štátov EÚ, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru COTIF, uplatňuje všetky dodatky.

2.4. Právomoc a hlasovacie práva Únie v revíznom výbore

V súlade s článkom 6 dohody medzi EÚ a organizáciou OTIF

„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.“

Únia by mala vo vlastnom záujme a v záujme svojich členských štátov vykonávať hlasovacie práva vo všetkých bodoch, o ktorých sa hlasuje a v ktorých sa navrhuje pozícia Únie. Malo by sa to vzťahovať nielen na prípady výlučnej právomoci, ale aj v prípadoch spoločnej právomoci, kde dohoda ponúka možnosť voľby medzi hlasovaním členských štátov alebo hlasovaním Únie (článok 6 ods. 2 uvedenej dohody).

</

V praxi to znamená, že pri otázkach spadajúcich do právomoci Únie, pri ktorých je stanovená pozícia Únie, bude predstaviteľ Únie zastupovať 26 hlasov, kvórum sa dosiahne automaticky a pozícia Únie by mala dostať prednosť. Hlasy by sa započítali bez ohľadu na zastúpenie jednotlivých členských štátov na danom zasadnutí.

2.5. Oznámenie generálnemu tajomníkovi OTIF

V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté právomoci Únie a plánované zastúpenie hlasovacích práv:

Bod programu	Právomoc Únie	Zastúpenie hlasovacích práv
2 – Voľba predsedu a podpredsedu	spoločná	členské štáty
3 – Schvaľovanie programu	spoločná a výlučná	Únia
4 – Zmeny rokovacieho poriadku	spoločná a výlučná	Únia
5 – Čiastočná revízia dohovoru COTIF	spoločná	Únia
6 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre CIM (správa)	výlučná	Únia (ak sa uskutoční hlasovanie)
7 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre CUI	spoločná	Únia
8 – Nový dodatok H	výlučná	Únia
9 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre ATMF	výlučná	Únia
10 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre APTU	výlučná	Únia
11 – Potreba harmonizovať podmienky prístupu (diskusia)	spoločná	neuvádza sa
12 – Rôzne (zriadenie pracovnej skupiny právnych expertov)	spoločná	členské štáty
13 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre CUV	spoločná	Únia

V súlade s článkom 6 ods. 4 dohody medzi EÚ a organizáciou OTIF by mala Únia zastúpená Komisiou informovať organizáciu OTIF v dostatočnom predstihu pred zasadnutím o tých bodoch programu zasadnutia revízneho výboru patriacich do právomoci Únie (výlučnej alebo spoločnej), pri ktorých bude vykonávať svoje hlasovacie práva. Komisia by mala uvedené informácie zaslať listom generálnemu tajomníkovi OTIF.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ NA 26. ZASADNUTÍ REVÍZNEHO VÝBORU OTIF

V tomto oddiele sa skúmajú body, ktoré si vyžadujú ďalšie vysvetlenie. Príloha k navrhovanému rozhodnutiu sa zaoberá každým bodom programu a rozoberá sa v nej predovšetkým typ uplatnenej právomoci, ako aj pozície, ktoré sa majú prijať.

3.1. BOD 4 – Zmena rokovacieho poriadku revízneho výboru

Relevantnosť

Súčasná verzia rokovacieho poriadku revízneho výboru bola schválená pred prístupom Únie k dohovoru COTIF, niektoré ustanovenia sú preto zastarané a je potrebné ich aktualizovať. Najmä ustanovenia upravujúce hlasovacie práva Únie a stanovujúce kvórum (články 4, 20 a

21) sa musia upraviť tak, aby boli v súlade s článkom 38 dohovoru COTIF a s dohodou medzi EÚ a organizáciou OTIF. Návrhy na zmenu rokovacieho poriadku revízneho výboru sú uvedené v prílohe k dokumentu LAW-17125-CR 26/4, ktorého cieľom je aj riešenie niektorých otázok týkajúcich sa jazykového režimu a organizácie práce výboru (články 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 a 26). Tieto ďalšie pozmeňujúce návrhy týkajúce sa procesných otázok sa javia ako primerané, pretože ich cieľom je zlepšiť administratívne riadenie výboru.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Navrhované zmeny rokovacieho poriadku revízneho výboru sú záležitosťou patriacou do právomoci Únie, pretože informujú o výkone právomocí Únie v rámci organizácie OTIF. Niektoré z týchto pozmeňujúcich návrhov priamo súvisia s prístupom Únie k dohovoru COTIF. Dokonca aj v prípade spoločnej právomoci s členským štátom by mala hlasovacie práva uplatniť Únia, aby sa zabezpečilo, že v hlasovaní bude zastúpených 26 hlasov.

Pozícia

Všetky pozmeňujúce návrhy zo strany sekretariátu OTIF v rámci tohto bodu by sa mali podporiť.

3.2. BOD 5 – Čiastočná revízia základnej časti dohovoru COTIF

Relevantnosť

Cieľom návrhu stanoveného v dokumente Law-17126 CR 26/5 je zlepšenie a zjednodušenie postupu revízie dohovoru COTIF so zreteľom na konzistentnú a rýchlu realizáciu pozmeňujúcich návrhov dohovoru a jeho dodatkov, ako aj snaha zabrániť nepriaznivým účinkom súčasného zdĺhavého postupu revízie vrátane rizika vnútorného nesúladu medzi pozmeňujúcimi návrhmi prijatými revíznym výborom a návrhmi prijatými valným zhromaždením, ako aj vonkajšieho nesúladu, najmä s právnymi predpismi EÚ.

Dokument, ktorý predložil sekretariát OTIF, informuje o práci a konzultáciách vykonaných za posledné dva roky so zreteľom na aktuálny právny rámec a potrebu/možnosti zmeny postupu revízie dohovoru COTIF, na zložitú povahu a nepriaznivé účinky súčasného postupu revízie dohovoru COTIF a na medzinárodné právne predpisy a prax týkajúce sa prijímania pozmeňujúcich návrhov k dohode v rámci medzinárodných organizácií.

Výsledkom tohto procesu je hlavné odporúčanie na revíziu článku 34 dohovoru, ktorým sa má stanoviť zásada pevnej lehoty (36 mesiacov) na nadobudnutie účinnosti zmien k dodatkom prijatých valným zhromaždením. V pozmeňovacom návrhu je zahrnutá aj klauzula pružnosti, ktorou sa táto lehota predlžuje na individuálnom základe, pričom „*valné zhromaždenie môže rozhodnúť, a to väčšinou stanovenou v článku 14 § 6 na prijímanie rozhodnutí o návrhoch na zmenu dohovoru, o odložení nadobudnutia účinnosti zmien.*“

Odporúčanie sekretariátu OTIF odráža prevládajúci názor v rámci príslušnej pracovnej skupiny, ktorá sa tejto otázke venovala, dospelo sa k záveru, že členovia organizácie OTIF by mali byť schopní transponovať prijaté pozmeňujúce návrhy, a to vrátane parlamentných postupov, do troch rokov, čo zároveň zodpovedá obvyklému odstupu medzi zasadnutiami valného zhromaždenia. Návrh sa javí ako vyvážený, pružný, primeraný a potrebný na podporu efektívneho fungovania a rozvoja organizácie OTIF.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Navrhovaná čiastočná revízia dohovoru COTIF je relevantná pre výkon právomocí Únie v rámci organizácie OTIF. Patrí do právomoci Únie. Dokonca aj v prípade spoločnej právomoci

s členským štátom by mala hlasovacie práva uplatniť Únia, aby sa zabezpečilo, že v hlasovaní bude zastúpených 26 hlasov.

Pozícia

Návrh na zmenu článku 34 dohovoru COTIF by sa mal podporiť.

3.3. BOD 6 – Čiastočná revízia dodatku B (ďalej len „JPP CIM“) – správa generálneho tajomníka OTIF

Relevantnosť

Správa informuje revízny výbor o pokroku dosiahnutom pri príprave revízie JPP CIM, pričom osobitný zreteľ sa kladie na ustanovenia, ktoré sa majú zaviesť v súvislosti s elektronickým nákladným listom. Pracovná skupina v oblasti JPP CIM súhlasila s tým, že zásada funkčnej rovnocennosti² registrácie údajov v papierovej forme je predpokladom (súčasný článok 6 § 9 JPP CIM) pre všetky funkcie, ktoré plní nákladný list v papierovej forme v súčasnosti. Táto zásada sa však uplatňovala rôznymi spôsobmi a v niektorých prípadoch zapríčinila rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi. Navyše sa ňou ani nevyriešili všetky problémy, najmä tie, ktoré súviseli s elektronickým podpisom.

Generálny tajomník predloží na 26. zasadnutí revízneho výboru správu o najnovšom vývoji v hlavných oblastiach, ku ktorému došlo v priebehu posledných dvoch rokov, konkrétne: správu výboru CIT o digitalizácii prepravných dokladov v železničnej doprave a závery uvedenej správy, súčasnej práci Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku, vývoji v oblasti colnej správy a možnom vplyve na nákladný list pre medzinárodnú železničnú prepravu tovaru ako tranzitný doklad.

V správe sa poukazuje na potrebu nájsť riešenie pre jednoduchý digitálny železničný tranzit, ktorý bude mať účinné prepojenie s prepravnými dokladmi. Sekretariát OTIF zastáva názor, že si to bude vyžadovať vymedzenie rozhraní, ktoré sa majú vypracovať s digitálnymi riešeniami v tomto odvetví.

Na tento účel plánuje generálny tajomník zahrnúť do programu pracovnej skupiny právnych expertov, ktorá sa môže zriadiť v roku 2018, tieto dve prioritné témy:

- posúdenie rozhraní medzi colnými a dopravnými predpismi na zaistenie efektívnej medzinárodnej železničnej dopravy, najmä v oblasti nákladnej dopravy;
- posúdenie digitalizácie v oblasti medzinárodnej dopravy, najmä prepravných dokladov.

Právomoc, vyjadrenie pozície a možný výkon hlasovacích práv

Ako sa uvádza vyššie, digitalizácia prepravných dokladov v železničnej doprave sa týka určitých oblastí právnych predpisov Únie, najmä pokiaľ ide o colné predpisy. Právomoc Únie v tejto otázke je preto výlučná. Únia by mala v tomto prípade vyjadriť pozíciu a v prípadnom hlasovaní vykonať svoje hlasovacie práva.

² Zasadou funkčnej rovnocennosti sa stanovujú kritériá, v súlade s ktorými sa môže elektronická komunikácia považovať za rovnocennú k papierovej komunikácii. Stanovujú sa ňou predovšetkým osobitné požiadavky, ktoré musí spĺňať elektronická komunikácia na to, aby plnila tie isté ciele a funkcie ako niektoré pojmy v tradičnom papierovom systéme, napríklad „písomnosť“, „originál“, „podpis“ a „záznam“.

Pozícia

Navrhuje sa táto pozícia: zobrať správu na vedomie, poskytnúť niektoré informácie o príslušných prebiehajúcich činnostiach a vývoji, podporiť ďalšiu prácu na posúdení rozhrania medzi colnými predpismi a železničnými dopravnými predpismi, podporiť zriadenie pracovnej skupiny právnych expertov alebo alternatívne mechanizmy koordinácie v rámci existujúcich orgánov OTIF, pokiaľ ide o colné záležitosti a digitalizáciu dokladov v nákladnej doprave.

3.4. BOD 7 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave, ďalej len „JPP CUI“ (dodatok E)

Relevantnosť

Tento bod sa zaoberá jednotnými právnymi predpismi pre zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry (JPP CUI).

Navrhované zmeny sa týkajú článku 1 (Oblasť použitia), článku 3 (Pojmy), článku 8 (Zodpovednosť prevádzkovateľa), článku 9 (Zodpovednosť dopravcu), ako aj redakčných zásahov v článkoch 3, 5, 5bis, 7 a 10 JPP CUI. Navrhuje sa aj úprava dôvodovej správy na zohľadnenie zmien, ktoré sa majú vykonať v JPP CUI.

Hlavné podstatné zmeny sa zameriavajú na objasnenie rozsahu pôsobnosti JPP CUI, a to tým, že sa do článku 3 zavedie vymedzenie pojmu „*medzinárodná železničná doprava*“, pod ktorým sa bude rozumieť „*doprava, ktorá si vyžaduje použitie medzinárodnej vlakovej trasy alebo viacerých po sebe nasledujúcich vnútroštátnych vlakových trás, ktoré sa nachádzajú v najmenej dvoch štátoch a koordinujú ich príslušní prevádzkovatelia infraštruktúry*“, a tým, že sa v súlade s tým zmení článok 1 (Oblasť použitia), pričom sa zachová súvislosť medzi JPP CIV a JPP CUI.

Cieľom je zabezpečiť, aby sa JPP CUI uplatňovali na daný účel, t. j. v medzinárodnej železničnej doprave, systematickejšie. Súčasné vymedzenie oblasti použitia pochádza z raného štádia JPP CUI z 90. rokov minulého storočia, keď sa v Európskej únii zaviedol pojem oddelenia prevádzkovania železničnej infraštruktúry od poskytovania železničných služieb. V tom čase organizácia OTIF konštatovala, že uvedené dve oblasti, ktoré sú predmetom úpravy, navzájom súvisia a že je dôležité vytvoriť jednotný právny režim (súkromné zmluvné právo) pre právo na regresnú žalobu medzi dopravcami/železničnými podnikmi a prevádzkovateľmi železničných podnikov a infraštruktúry v rámci dohovoru COTIF. V tejto súvislosti sa v tom čase zdalo logické spojiť oblasť použitia nového dodatku E, ktorý sa vzťahoval na zmluvy o využívaní infraštruktúry, s výkonom dopravných operácií v súlade so zmluvami o medzinárodnej železničnej preprave osôb a tovaru (CIV a CIM). Jednotné právne predpisy CUI preto platia „*pre každú zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry na účely vykonávania medzinárodných železničných preprav v zmysle CIV a CIM*“ (článok 1 JPP CUI).

Podľa všeobecného výkladu to znamenalo vzťah medzi železničným podnikom a jeho klientmi, čím sa určuje právny poriadok, ktorý sa uplatňuje medzi železničným podnikom a prevádzkovateľom infraštruktúry (vnútroštátne právne predpisy pre domáce zmluvy o preprave; JPP CUI pre medzinárodné zmluvy o preprave). Hlavnou otázkou bolo posúdiť, či v prípade, že sa majú uplatňovať JPP CUI, postačí, aby vlak prepravoval aspoň jedného cestujúceho s lístkom podľa CIV alebo jednu zásielku s nákladným listom podľa CIM, bez ohľadu na to, či by vlaková trasa zahŕňala jeden alebo viaceré úseky pozostávajúce len z vnútroštátnej dopravy. Do úvahy pritom treba zobrať aj skutočnosť, že zásady zodpovednosti

v prípade JPP CUI sú prísnejšie ako v prípade niektorých vnútroštátnych predpisov a že v súlade s právom Únie sa kapacita infraštruktúry prideluje na vnútroštátnej úrovni.

Problém vyplýva z toho, že: 1. na vykonanie jednej zmluvy o preprave dopravca nemusí uzavrieť jednu zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry; 2. je ťažké jasne rozlíšiť medzi využívaním železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu dopravu a na medzinárodnú dopravu, najmä ak trasa zahŕňa úsek medzi dvoma členskými štátmi a zároveň aj jeden alebo viaceré úseky prevádzkované len na domácej trase.

Sekretariát OTIF v roku 2014 vytvoril špeciálnu pracovnú skupinu zloženú zo zástupcov členských štátov dohovoru COTIF, Európskej komisie a zúčastnených strán z tohto odvetvia.

Pozmeňujúci návrh predložený revíznemu výboru je v súlade s kompromisným textom, ktorý je výsledkom práce ad hoc pracovnej skupiny. Pracovná skupina sa stretla 4 razy – 10. decembra 2014, 8. júla 2015, 24. novembra 2015 a 31. mája 2016. Komisia prispela k výslednému návrhu, ktorý v súlade s rozsahom pôsobnosti a cieľmi dohovoru COTIF, t. j. medzinárodnou prepravou, potvrdzuje uplatňovanie JPP CUI len na medzinárodnú železničnú dopravu, ako sa vysvetľuje v novom vymedzení.

V reakcii na návrh sekretariátu OTIF predložil Medzinárodný výbor pre železničnú dopravu (CIT) pozičný dokument LAW-17155-CR 26/7.1 Add.1, pričom upozornil na viaceré obavy, o ktorých sa diskutovalo v rámci uvedenej pracovnej skupiny počas jej minulých zasadnutí. Výbor CIT sa v podstate zasadzuje o to, aby, pokiaľ ide o regresné právo voči prevádzkovateľovi infraštruktúry, domáci úsek trasy, ktorý predchádza alebo nasleduje po medzinárodnej doprave, nebol z JPP CUI vylúčený, ale naopak zaradený do ich pôsobnosti. Výbor CIT navrhuje, aby sa zmeny navrhnuté sekretariátom v článku 3 upravili takto (preškrtnuté časti textu znamenajú zrušenie, podčiarknuté znamenajú doplnenie nového textu): „*aa) medzinárodná železničná doprava*“ je „*doprava, ktorá si vyžaduje použitie medzinárodnej vlakovej trasy—~~alebo~~, viacerých po sebe nasledujúcich vnútroštátnych vlakových trás, ktoré sa nachádzajú v najmenej dvoch štátoch a koordinujú ich príslušní prevádzkovatelia infraštruktúry; alebo jednej vlakovej trasy na účely medzinárodnej železničnej prepravy v zmysle jednotných právnych predpisov CIV a jednotných právnych predpisov CIM.*“

Cieľom návrhu výboru CIT je zabezpečiť rozšírené uplatňovanie JPP CUI, aby zahŕňali aj vnútroštátne vlakové trasy, ak sa kombinujú s medzinárodnou vlakovou trasou. Výbor CIT argumentuje, že „*zaradenie regresného práva železničných podnikov voči prevádzkovateľovi infraštruktúry do vnútroštátnych právnych predpisov je problematické z hľadiska transparentnosti a právnej istoty, vzhľadom na to, že všeobecné vnútroštátne (zmluvné) právo konkrétnej krajiny je zafarbené jemnými rozdielmi, najmä pokiaľ ide o rozdelenie dôkazného bremena alebo následné škody alebo straty majetku.*“

Komisia sa domnieva, že tento návrh nevylepšuje zmeny navrhnuté sekretariátom OTIF, ani nedodržiava základnú zásadu, že JPP CUI sa nevzťahujú na domáce vlakové trasy, pri ktorých je v zásade vhodnejšie uplatňovanie vnútroštátneho práva.

Pokiaľ ide o pozmeňujúce návrhy sekretariátu OTIF k článku 8 (Zodpovednosť prevádzkovateľa), Komisia konštatuje, že ide prevažne o redakčné úpravy, ktoré nemajú vplyv na rozsah pôsobnosti alebo podstatu uvedeného ustanovenia.

Sekretariát navrhuje, aby revízny výbor pozmeňujúce návrhy prijal a všetky úpravy JPP CUI predložil na rozhodnutie valnému zhromaždeniu.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Jednotné právne predpisy dodatku E sa týkajú súkromného zmluvného práva v oblasti využívania infraštruktúry v medzinárodnej železničnej doprave. Navrhované zmeny sa nejavia ako zásahy, ktoré by mohli ovplyvniť alebo zmeniť rozsah pôsobnosti existujúcich pravidiel Únie. Únia preto v tejto otázke uplatňuje spoločnú právomoc so svojimi členskými štátmi. Keďže Únia má počet hlasov rovnajúci sa počtu členských štátov, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru COTIF, na zabezpečenie týchto 26 hlasov v hlasovaní sa navrhuje, aby Únia vykonala svoje hlasovacie práva v mene členských štátov.

Pozícia

Pozmeňujúce návrhy generálneho sekretariátu by sa mali podporiť, t. j. návrhy týkajúce sa článku 1 § 1 a 2, článku 3 (s novým písmenom aa) a zmeny v písmenách b), c) a g), článku 5 § 1, článku 5bis § 1 a 2, článku 7 § 2, článku 8 § 1 a 2, článku 9 § 1 a článku 10 § 3 JPP CUI.

Sekretariátu OTIF by sa malo uložiť, aby všetky úpravy JPP CUI predložil na rozhodnutie valnému zhromaždeniu.

3.5. BOD 8 – Nový dodatok H týkajúci sa bezpečnej prevádzky vlakov v medzinárodnej doprave

Relevantnosť

Na valnom zhromaždení v roku 2015 navrhol generálny tajomník OTIF vytvoriť v dohovore COTIF právny základ na podporu interoperability aj za hranicami Európskej únie. V návrhu nového dodatku H sa uvádzajú ustanovenia na reguláciu bezpečnej prevádzky vlakov v medzinárodnej doprave. Podstata tohto návrhu spočíva v tom, že štátne orgány by železničným podnikom vydávali bezpečnostné certifikáty vychádzajúce z harmonizovaných kritérií ako dôkaz toho, že železničné podniky sú schopné prevádzkovať vlaky na území uvedeného štátu bezpečne. Tento návrh vychádza priamo z *acquis* Únie a predstavuje ďalší krok k spoločným ustanoveniam, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa železničných podnikov a prevádzkovateľov infraštruktúry s cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku vlakov v rámci Únie aj mimo nej. Za predpokladu, že sa zohľadnia niektoré pripomienky, bude návrh nového dodatku H k dohovoru COTIF plne v súlade s ustanoveniami novej smernice (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc a súvisiacich sekundárnych právnych predpisov.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Únia prijala v oblasti interoperability a bezpečnosti významný počet právnych nástrojov, okrem iných aj nástroje v rámci štvrtého železničného balíka prijatého v roku 2016. Navrhovaný nový dodatok H k dohovoru COTIF sa týka oblastí, ktoré patria do pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie). Právomoc Únie má teda výlučnú povahu, a Únia by preto mala vykonávať hlasovacie práva.

Pozícia

Pokiaľ ide o návrh nového dodatku H (dokument LAW-17131-CR26/8.1), Únia by mala hlasovať v prospech navrhovaného znenia, s výhradou nasledujúcich bodov (preškrtnuté časti textu znamenajú zrušenie, podčiarknuté znamenajú doplnenie nového textu):

- V článku 2 písm. b): Pojem „certifikačný orgán“ sa nahrádza pojmom „orgán bezpečnostnej certifikácie“. Táto zmena by sa mala následne uplatniť v celom znení.

V nemeckom jazyku: „*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*“ namiesto „*Zertifizierungsbehörde*“. Vo francúzskom jazyku: „*autorité de certification de sécurité*“ namiesto „*autorité de certification*“.

Týmto návrhom sa má zabezpečiť súlad s terminológiou *acquis* EÚ, ako aj v rámci samotného dodatku H (článok 5 odkazuje na „*bezpečnostnú certifikáciu*“). Toto zlepšenie sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu.

- V článku 4 ods. 1: Dopĺňa sa veta: „*Orgán bezpečnostnej certifikácie a orgán dohľadu, ktoré sa spomínajú v článku 6 ods. 1, môžu byť dva oddelené subjekty alebo môžu byť zlúčené do jednej organizácie.*“

Cieľom tohto návrhu je objasniť, že povolené sú obidva inštitucionálne rámce a zabrániť tomu, aby členské štáty, v ktorých plní obidve funkcie národný bezpečnostný orgán, museli zriadiť dva oddelené subjekty.

- V článku 6 ods. 1: Dopĺňa sa veta: „*Orgán dohľadu a orgán bezpečnostnej certifikácie, ktoré sa spomínajú v článku 4 ods. 1, môžu byť dva oddelené subjekty alebo môžu byť zlúčené do jednej organizácie.*“

Cieľom tohto návrhu je objasniť, že povolené sú obidva inštitucionálne rámce a zabrániť tomu, aby členské štáty, v ktorých plní obidve funkcie národný bezpečnostný orgán, museli zriadiť dva oddelené subjekty.

- V článku 8 ods. 3 písm. b): Text sa upravuje takto: „*Postupy, ako aj spoločná bezpečnostná metóda týkajúca sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti, ktoré majú certifikačné orgány uplatňovať pri vydávaní bezpečnostných certifikátov, vrátane potrebných odkazov na spoločnú bezpečnostnú metódu pri posudzovaní rizika a iné príslušné právne predpisy.*“

Dopĺňa sa odkaz na „postupy“: Tieto postupy boli zahrnuté do spoločnej bezpečnostnej metódy EÚ týkajúcej sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti a Komisia ich začlenila do návrhu „vykonávacieho nariadenia o praktických opatreniach pri vydávaní jednotných bezpečnostných osvedčení“. Ak chce organizácia OTIF zachovať pôvodne stanovený rozsah harmonizácie, mala by príslušné postupy zahrnúť do spoločnej bezpečnostnej metódy EÚ týkajúcej sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti. Toto zlepšenie sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu.

Odkaz na spoločnú bezpečnostnú metódu pri posudzovaní rizika a iné príslušné právne predpisy: Návrh delegovaného nariadenia Komisie, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy EÚ týkajúce sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti, si vyžaduje uplatnenie spoločnej bezpečnostnej metódy pri posudzovaní rizika a iných právnych predpisov (okrem iného najmä technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy), aby sa zabezpečilo, že „*prevádzkové opatrenia (organizácie) budú spĺňať bezpečnostné požiadavky príslušných technických špecifikácií interoperability a vnútroštátnych pravidiel a akékoľvek ďalšie relevantné požiadavky*“. Vyššie uvedená úprava článku 8 ods. 3 písm. b) by sa preto mala podporiť a dôrazne obhajovať.

- V článku 8 ods. 3 písm. c): Text sa upraví takto: „*Spoločná bezpečnostná metóda monitorovania, ktorú uplatňujú železničné podniky, ~~v prípade potreby aj~~ prevádzkovatelia infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu*“.

Tento návrh je v súlade s článkom 7 ods. 4 dodatku H, v ktorom sa od železničných podnikov a prevádzkovateľov infraštruktúry vyžaduje, aby „*zaviedli svoje systémy*“.

riadenia bezpečnosti a monitorovali ich správne uplatňovanie“. Uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania je pre prevádzkovateľov infraštruktúry v EÚ povinné a jej uplatňovanie bolo by prospešné aj za hranicami Únie. Uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy monitorovania je povinné pre subjekty zodpovedné za údržbu. Povinné uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy prevádzkovateľmi infraštruktúry sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu. Povinné uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy subjektmi zodpovednými za údržbu sa odporúča, ale nie je podmienkou na hlasovanie v prospech návrhu.

- V článku 2 písm. f), redakčná úprava, zosúladienie s terminológiou Únie (nemecká verzia): „*Eisenbahnsystem‘ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien, Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.
- V článku 7 ods. 4, redakčná úprava (nemecká verzia): „*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ihr ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*“

Pokiaľ ide o navrhované zmeny článkov 2, 6, 20, 33 a 35 dohovoru COTIF (dok. LAW-17131-CR26/8.2), ktoré sú skutočne nevyhnutné na účely začlenenia nového dodatku H do dohovoru COTIF, Únia by mala hlasovať v prospech navrhovaného znenia a súhlasiť s požiadavkou, aby ich generálny tajomník predložil valnému zhromaždeniu na rozhodnutie.

3.6. BOD 9 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave, ďalej len „JPP ATMF“ (dodatok G)

Relevantnosť

Pre medzinárodnú železničnú dopravu je dôležité, aby sa harmonizovali ustanovenia uplatniteľné podľa práva Únie a dohovoru COTIF. Ustanovenia JPP ATMF sú v súlade s ustanoveniami smernice EÚ 2008/57/ES o interoperabilite a s príslušnými časťami smernice 2009/49/ES o bezpečnosti. Pri prijatí štvrtého železničného balíka Únia niektoré ustanovenia tohto *acquis* zmenila a o týchto zmenách informovala Výbor znalcov pre technické otázky (CTE) organizácie OTIF a jeho stálu pracovnú skupinu. Na základe analýzy Komisie pripravil sekretariát OTIF a pracovná skupina zmeny JPP ATMF s cieľom prehliť harmonizáciu s právnymi predpismi Únie.

Zmeny týkajúce sa článkov 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 a 13 jednotných právnych predpisov ATMF sú potrebné na to, aby sa harmonizovali niektoré termíny s novými ustanoveniami EÚ a aby sa zohľadnili určité procesné zmeny v EÚ, najmä skutočnosť, že Železničná agentúra Európskej únie bude mať právomoc vydávať povolenia pre vozidlá. Základná koncepcia ATMF nebude predmetom navrhovaných zmien.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Únia prijala v oblasti interoperability a bezpečnosti významný počet právnych nástrojov, okrem iných aj nástroje v rámci štvrtého železničného balíka prijatého v roku 2016. V tomto prípade sa návrhom menia JPP ATMF, ktorými sa upravujú povolenia pre vozidlá. Tieto ustanovenia sú upravené smernicou (EÚ) 2016/797 o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie). Táto otázka teda patrí do (výlučnej) právomoci Únie a Únia by mala vykonávať svoje hlasovacie práva.

Pozícia

Pozmeňujúce návrhy uvedené v dokumente LAW-17133-CR26/9 vychádzajú z návrhu Únie a za predpokladu, že sa zohľadnia pripomienky uvedené nižšie, by boli plne v súlade s príslušnými ustanoveniami novej smernice (EÚ) 2016/797 o interoperabilite a súvisiacimi sekundárnymi právnymi predpismi.

Únia by mala podporiť navrhované pozmeňujúce návrhy s týmito výhradami: (preškrtnuté časti textu znamenajú zrušenie, podčiarknuté znamenajú doplnenie nového textu).

- V článku 7 ods. 1a sa text upravuje takto:

„V súlade s týmito jednotnými právnymi predpismi musia vozidlá spĺňať jednotné technické predpisy použiteľné v čase ich schválenia, modernizácie, obnovy a zohľadňujúce stratégiu prechodu na uplatňovanie jednotných technických predpisov stanovených v článkoch 8 ods. 2a a 8 ods. 4 písm. f) APTU a možnosti výnimiek stanovených v článku 7a ATMF; toto plnenie má byť zachované po celú dobu používania vozidla.

Výbor znalcov pre technické otázky zváži potrebu vytvoriť prílohu k týmto jednotným právnym predpisom vrátane ustanovení, ktoré žiadateľom umožnia získať zvýšenú právnu istotu, pokiaľ ide o uplatniteľné predpisy, ešte pred predložením žiadosti o schválenie, modernizáciu či obnovu vozidla.

Právna istota má pre toto odvetvie v EÚ zásadný význam. Cieľom návrhu je zlepšiť právnu istotu, okrem iného aj zavedením (EÚ) pojmu predbežného zapojenia, dobrovoľného procesu, počas ktorého na základe informácií poskytnutých žiadateľom vydá schvaľovací subjekt stanovisko vrátane určenia verzie technických špecifikácií interoperability a vnútroštátnych predpisov, ktoré sa majú uplatniť pri následnej žiadosti o povolenie (bez toho, aby boli dotknuté zmeny právnych požiadaviek, ktoré by zrušili platnosť tohto stanoviska). Cieľom návrhu je udeliť Výboru znalcov pre technické otázky mandát na posúdenie vhodnosti rozšíriť dohovor COTIF o tieto ustanovenia.

- V článku 2 písm. w) sa upravuje vymedzenie a používanie pojmu „vozidlo“ v celom texte konzistentne (vo všetkých jazykoch).

Pojem by sa mal vymedziť takto: „*vozidlo*“ je železničné vozidlo spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách na železničnej trati, s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu.“ Toto vymedzenie je v súlade s vymedzením v článku 2 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 o interoperabilite. V celom texte by sa mal používať výraz „vozidlo(-á)“, a nie výraz „železničné vozidlo“, ktorý sa nachádza na niektorých miestach.

- V článku 5, redakčná úprava (nemecká verzia): Výraz „Notifikation“ sa nahrádza výrazom „Notifizierung“ v časti „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]“, a rovnako tak aj v časti „Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.“
- V článku 10, redakčná úprava (nemecká verzia): Výraz „Verzeichnis“ sa nahrádza výrazom „Dossier“ v časti „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.“, a rovnako tak aj v časti „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen“.

- V článku 13 ods. 1 písm. a), redakčná úprava (anglická a nemecká verzia): Skratka CTE sa nahrádza plným názvom tohto výboru v časti „*comply with the specifications adopted by the CTE Committee of Technical Experts*,” a „*mit den vom CTEFachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen*,”.
- Dopĺňa sa článok 14 v tomto znení: „*Článok 14 – Prílohy a odporúčania*
§ 1 Výbor znalcov pre technické otázky rozhoduje o prijatí príloh alebo odporúčaní na ich zmenu v súlade s postupom stanoveným v článkoch 16 a 20 a v článku 33 § 6 dohovoru. Rozhodnutia nadobúdajú účinnosť v súlade s článkom 35 § 3 a 4 dohovoru.
§ 2 Žiadosť o prijatie prílohy alebo ustanovenia na zmenu tejto prílohy môže podať: a) každý zmluvný štát; b) každá regionálna organizácia určená v článku 2 písm. x) ATMF; c) každý zástupca medzinárodného združenia, ktorého členovia považujú túto prílohu za nevyhnutnú pre bezpečnosť a hospodárnosť pri výkone svojej činnosti.
§ 3 Príprava príloh je v právomoci Výboru znalcov pre technické otázky v spolupráci s príslušnými pracovnými skupinami a generálnym tajomníkom na základe žiadostí predložených v súlade s § 2.
§ 4 Výbor znalcov pre technické otázky môže odporučiť metódy a postupy týkajúce sa technického schválenia železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave.“
Tento článok je potrebný na stanovenie spôsobu, akým môže výbor CTE splniť mandát, ktorý mu bol udelený v navrhovanej dopĺňujúcej vete do článku 7 ods. 1a. Má rovnaké znenie ako článok 8 nového dodatku H.

3.7. BOD 10 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre záväzné vyhlasovanie technických noriem a prijímanie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na medzinárodnú dopravu, ďalej len „JPP APTU“ (dodatok F)

Relevantnosť

Pre medzinárodnú železničnú dopravu je dôležité, aby sa harmonizovali ustanovenia uplatniteľné podľa práva Únie a dohovoru COTIF. Ustanovenia JPP APTU sú v súlade s ustanoveniami smernice 2008/57/ES o interoperabilite, najmä s tými, ktoré sa týkajú obsahu jednotných technických predpisov a ich rovnocennosti s technickými špecifikáciami interoperability (TSI) Európskej únie. Pri prijatí štvrtého železničného balíka, a najmä prepracovaného znenia smernice (EÚ) 2016/797 o interoperabilite, Únia niektoré ustanovenia tohto *acquis* zmenila a o týchto zmenách informovala Výbor znalcov pre technické otázky (CTE) organizácie OTIF a jeho stálu pracovnú skupinu. Na základe analýzy Európskej komisie pripravil sekretariát OTIF a pracovná skupina zmeny JPP APTU s cieľom prehĺbiť harmonizáciu s právnymi predpismi Únie. Zmeny sa týkajú článku 8 jednotných právnych predpisov APTU a spočívajú v doplnení dvoch oddielov do časti jednotných technických predpisov a ich rovnocennosti s TSI EÚ. Tieto zmeny sú potrebné na to, aby sa zabezpečilo, že obsah budúcich technických špecifikácií interoperability Európskej únie a jednotných technických predpisov dohovoru COTIF ostane rovnocenný. Základná koncepcia APTU nie je predmetom navrhovaných zmien.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Únia prijala v oblasti interoperability a bezpečnosti významný počet právnych nástrojov, okrem iných aj nástroje v rámci štvrtého železničného balíka prijatého v roku 2016. V tomto prípade sa návrhom menia JPP APTU, ktorými sa upravujú technické špecifikácie pre železničné vozidlá. Tieto ustanovenia sú upravené smernicou (EÚ) 2016/797 o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie). Táto otázka teda patrí do výlučnej právomoci Únie a Únia by mala vykonávať svoje hlasovacie práva.

Pozícia

Pozmeňujúce návrhy uvedené v dokumente LAW-17133-CR26/10 vychádzajú z návrhu Únie a sú plne v súlade s ustanoveniami novej smernice (EÚ) 2016/797 o interoperabilite a súvisiacimi sekundárnymi právnymi predpismi.

Únia by mala podporiť zmeny článku 8 dodatku F k dohovoru COTIF a schválenie týchto zmien v príslušnej dôvodovej správe.

3.8. BOD 13 – Čiastočná revízia jednotných právnych predpisov pre zmluvy o vzájomnom používaní vozňov v medzinárodnej železničnej preprave, ďalej len „JPP CUV“ (návrh predložený Švajčiarskom)

Relevantnosť

Dňa 13. novembra 2017 predložilo Švajčiarsko dokument LAW-17144-CR 26/13 s návrhom na zmenu článku 7 odseku 1 JPP CUV, ktorý sa týka zodpovednosti držiteľa vozidla a používateľa vozidla (železničné podniky) za škody spôsobené vozidlom, ak vznikli v dôsledku poruchy vozidla.

Sekretariát OTIF zverejnil 18. decembra 2017 externé právne posudky k švajčiarskemu návrhu (dok. LAW-17156-CR26/13 Add.1). Dňa 19. januára 2018 zverejnil sekretariát OTIF aj dokument LAW-18001-CR26/13 Add.2 o revízii návrhov na zmenu článku 7 JPP CUV. V uvedenom dokumente sú zhrnuté predošlé diskusie na túto tému s príslušnými pracovnými skupinami OTIF a je v ňom aj informácia o tom, že na poslednom valnom zhromaždení v septembri 2015 sa neprijal žiaden návrh na rozhodnutie.

Švajčiarsky návrh sa predloží revíznemu výboru, ktorý ho posúdi a prípadne predloží na ďalšom zasadnutí valného zhromaždenia na rozhodnutie. Návrhom sa dopĺňa nové kritérium na poskytnutie dôkazu o zodpovednosti držiteľa za škody spôsobené poruchou vozidla. Podľa súčasného znenia článku 7 JPP CUV, ako ho uplatňujú zmluvné strany, držiteľ vozidla zodpovedá za škody iba vtedy, ak sa preukáže, že škoda spôsobená vozidlom, je dôsledkom poruchy, ktorá vznikla jeho zavinením. Pozmeňujúcim návrhom sa dopĺňa druhé kritérium, v súlade s ktorým musí držiteľ preukázať, že nie je zodpovedný za poruchu, ktorá zapríčinila škodu.

Je potrebné poznamenať, že v odseku 2 súčasného článku 7 JPP CUV sa uvádza, že „zmluvné strany môžu uzatvoriť dohody, ktoré sa odchyľujú od § 1“.

Na základe uvedeného absolvovali spoločnosti v danom odvetví v rokoch 2013 až 2016 sériu rokovaní a výsledkom bola dohoda, ktorú schválilo 600 železničných podnikov a ktorá

umožnila potrebné zmeny jednotnej všeobecnej zmluvy o používaní vozňov (GCU)³ s cieľom lepšie objasniť zodpovednosť vlastníkov vozňov. Podpísaním dohody sa do GCU doplnil nový článok 27 týkajúci sa zásady zodpovednosti v prípade škody spôsobenej vozňom, ktorým sa má pre celé toto odvetvie dosiahnuť lepšia rovnováha a zabezpečiť lepšia zrozumiteľnosť v prípadoch, keď škodu spôsobí vozeň. Konkrétne sa zavádza pojem „*presumpcia zavinenia*“, čo umožňuje vznik zodpovednosti držiteľa za poruchu vozidla spôsobenú nedodržaním povinnej údržby vozidla. Táto zmena sa uplatňuje od 1. januára 2017.

Článok 27 GCU znie v súčasnosti takto: „*Článok 27: Zásada zodpovednosti*

27.1. Držiteľ alebo predošlý používateľ na základe tejto zmluvy je zodpovedný za škodu spôsobenú vozňom, ak je možné preukázať jeho zavinenie. Držiteľ sa považuje za zodpovedného, ak si riadne neplnil svoje povinnosti vyplývajúce z článku 7, s výnimkou prípadov, ak toto nesplnenie povinností nespôsobilo škodu alebo k nej neprispelo.

27.2. Strana zodpovedná za škodu odškodní používajúci železničný podnik v prípade akýchkoľvek nárokov tretích strán, ak používajúci železničný podnik škodu nezavinil.

27.3. Ak je používajúci železničný podnik za škodu čiastočne zodpovedný, odškodnenie hradí každá strana v pomere k svojmu podielu zavinenia.

27.4. Ak je za škodu zodpovedná alebo čiastočne zodpovedná tretia strana, zmluvné strany vymáhajú náhrady škody predovšetkým od tejto tretej strany. Najmä tá strana, ktorá uzavrela zmluvu s treťou stranou, sa usiluje prioritne vybaviť nároky voči tejto tretej strane.

27.5. Držiteľ musí na požiadanie poskytnúť dôkaz o svojom poistení zodpovednosti za škodu v súlade s platnými právnymi predpismi.“

Dohodu GCU uplatňuje v súčasnosti väčšina držiteľov vozidiel a železničných podnikov pôsobiacich v Únii v súlade s odsekom 2 súčasného článku 7 JPP CUV. Švajčiarsky návrh teda nie je nevyhnutný, pretože v dohodách, ktoré majú uzatvorené podniky v tomto odvetví, sú zodpovednosti držiteľov a železničných podnikov v prípade škôd spôsobených vozidlom, ktoré je predmetom kúpnej zmluvy, vymedzené dostatočne zrozumiteľne. Neexistujú žiadne náznaky, že by táto dohoda nezabezpečovala správnu rovnováhu medzi záujmami jednotlivých strán. Švajčiarsky návrh okrem toho neposkytuje podrobné a dostatočné odôvodnenie navrhovaných zmien.

Právomoc a vykonávanie hlasovacích práv

Jednotné právne predpisy v dodatku D sa týkajú zmluvného práva v oblasti využívania vozidiel v medzinárodnej železničnej doprave. Navrhovanými úpravami, ktoré sa týkajú zodpovednosti za straty alebo škody spôsobené vozidlom, sa neovplyvňuje ani nemení rozsah pôsobnosti existujúcich pravidiel Únie. Únia preto v tejto otázke uplatňuje spoločnú právomoc so svojimi členskými štátmi.

³ Všeobecná zmluva o používaní vozňov (GCU) je multilaterálny zmluvný rámec upravujúci používanie vozňov, ktorý vychádza zo zmluvy o vzájomnom používaní vozňov v medzinárodnej železničnej preprave (dodatok D k dohovoru COTIF) a ktorý túto zmluvu dopĺňa; obsahuje všetky relevantné vz

Keďže Únia má počet hlasov rovnajúci sa počtu členských štátov, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru COTIF, na zabezpečenie týchto 26 hlasov v hlasovaní sa navrhuje, aby Únia vykonala svoje hlasovacie práva v mene členských štátov.

Pozícia

Únia by mala hlasovať proti návrhu na posúdenie článku 7 JPP CUV, ktorý predložilo Švajčiarsko.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

V článku 218 ods. 9 ZFEÚ sa „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“ prijímajú formou rozhodnutia.

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 EÚ*“⁴.

Revízny výbor OTIF je orgán zriadený dohodou, konkrétne dohodou o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF).

Akty, ktoré má prijímať Revízny výbor OTIF, sú aktmi s právnymi účinkami. Plánované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ v oblasti železničnej dopravy.

Plánované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

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

4.2. Hmotnoprávny základ

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu plánovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa prijíma pozícia v mene Únie. Plánovaný akt 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.

5. UVEREJNENIE PLÁNOVANÉHO AKTU

Keďže aktom Revízneho výboru OTIF sa zmení dohovor COTIF a niektoré jeho dodatky, je vhodné, aby sa po prijatí uverejnil v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

⁴

Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 – 64.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie na 26. zasadnutí Revízneho výboru OTIF, pokiaľ ide o určité zmeny Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a dodatkov k tomuto dohovoru

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 Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohovor COTIF“), v súlade s rozhodnutím Rady 2013/103/EÚ⁵.
- (2) Dohovor COTIF uplatňujú všetky členské štáty s výnimkou Cypru a Malty.
- (3) Očakáva sa, že revízny výbor zriadený v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. c) dohovoru COTIF, na svojom 26. zasadnutí, ktoré sa má konať v dňoch 27. februára až 1. marca 2018, rozhodne o určitých zmenách dohovoru COTIF, ako aj niektorých jeho dodatkov, konkrétne dodatku E (Jednotné právne predpisy pre zmluvu o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave – CUI), dodatku F (Jednotné právne predpisy pre záväzné vyhlasovanie technických noriem a prijímanie jednotných technických predpisov pre železničný materiál určený na medzinárodnú dopravu – APTU) a dodatku G (Jednotné právne predpisy pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave – ATMF).
- (4) Na tomto zasadnutí má Revízny výbor rozhodnúť aj o prijatí nového dodatku H týkajúceho sa bezpečnej prevádzky vlakov v medzinárodnej doprave.
- (5) Cieľom zmien rokovacieho poriadku Revízneho výboru OTIF je aktualizovať určité ustanovenia v dôsledku pristúpenia Únie k dohovoru COTIF v roku 2011, najmä so zreteľom na ustanovenia upravujúce hlasovacie práva regionálnych organizácií a stanovenie kvóra.
- (6) Cieľom zmien dohovoru COTIF je zlepšenie a zjednodušenie postupu jeho revízie so zreteľom na konzistentnú a rýchlu realizáciu pozmeňujúcich návrhov dohovoru a jeho dodatkov, ako aj snaha zabrániť nepriaznivým účinkom súčasného zdĺhavého postupu revízie vrátane rizika vnútorného nesúladu medzi pozmeňujúcimi návrhmi prijatými

⁵ Rozhodnutie Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011 o podpise a uzavretí Dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu 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). Text dohody medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF) o pristúpení Európskej únie k dohovoru COTIF (ďalej len „dohoda“) je pripojený k rozhodnutiu Rady.

revíznym výborom a návrhmi prijatými valným zhromaždením, ako aj vonkajšieho nesúladu, najmä s právnymi predpismi Únie.

- (7) Cieľom zmien dodatku E (CUI) je objasnenie rozsahu pôsobnosti jednotných právnych predpisov CUI s cieľom zabezpečiť ich systematickejšie uplatňovanie na určený účel, t. j. v medzinárodnej železničnej doprave, napríklad v nákladných koridoroch alebo v medzinárodných osobných vlakoch.
- (8) Cieľom zmien dodatkov F (APTU) a G (ATMF) je dosiahnuť harmonizáciu pravidiel organizácie OTIF a pravidiel Únie, najmä po tom, čo Únia v roku 2016 prijala štvrtý železničný balík.
- (9) Novým dodatkom H by sa mala zlepšiť interoperabilita za hranicami Európskej únie, pričom sa bude vychádzať z koncepcie harmonizovaných kritérií vydávania bezpečnostných certifikátov železničným podnikom štátnymi orgánmi ako dôkaz toho, že železničné podniky sú schopné bezpečne prevádzkovať vlaky na území daného štátu.
- (10) Väčšina navrhovaných zmien je v súlade s právom a so strategickými cieľmi Únie, a preto by ich mala Únia podporiť. Niektoré zmeny si vyžadujú v rámci Únie ďalšiu diskusiu a na 26. zasadnutí revízneho výboru by sa mali zamietnuť,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Pozícia, ktorá sa má prijať v mene Únie na 26. zasadnutí revízneho výboru zriadeného Dohovorom o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980 zmeneným Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999, sa uvádza v prílohe k tomuto rozhodnutiu.
2. Menšie zmeny dokumentov uvedených v prílohe k tomuto rozhodnutiu môžu zástupcovia Únie v revíznom výbore schváliť bez ďalšieho rozhodnutia Rady.

Článok 2

Rozhodnutie Revízneho výboru OTIF sa po jeho prijatí uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Komisii.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*