

Brusel 21. dubna 2020
(OR. en)

7440/20

**Interinstitucionální spis:
2020/0061(NLE)**

TRANS 162

NÁVRH

| | |
|-----------------|---|
| Odesílatel: | Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise |
| Datum přijetí: | 20. dubna 2020 |
| Příjemce: | Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie |
| Č. dok. Komise: | COM(2020) 154 final |
| Předmět: | Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat na 13. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) k přijetí změn jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech, o označování vozidel a k přijetí úplné revize pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu a specifikací pro registry vozidel |

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 154 final.

Příloha: COM(2020) 154 final



V Bruselu dne 20.4.2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat na 13. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) k přijetí změn jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech, o označování vozidel a k přijetí úplné revize pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu a specifikací pro registry vozidel

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Ve dnech 16. a 17. června 2020 se v Bernu uskuteční 13. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Na programu zasedání je:

- návrh na úpravu jednotných technických předpisů (UTP) o hluku kolejových vozidel;
- návrh na změnu jednotných technických předpisů o nákladních vozech;
- návrh na změnu jednotných technických předpisů o označování vozidel;
- návrh na úplnou revizi pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu (nařízení o subjektech odpovědných za údržbu); a
- návrh na úplnou revizi specifikací pro registry vozidel.

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 2011¹. 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 stranami a její činnosti obecně.

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 fungování organizace OTIF, a osm přípojků (včetně nového přípojku H, který má být přijat na nadcházejícím 13. zasedání valného shromáždění organizace OTIF), které stanoví jednotné železniční právo.

- Přípojek A – Smlouva o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)
- Přípojek B – Smlouva o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)

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*).

- Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (**RID**)
- Přípojek D – Smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční dopravě (**CUV**)
- Přípojek E – Smlouva o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční dopravě (**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).

Dodatky 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

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. Vytváří 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 přípojků F (APTU) je v kompetenci Odborné komise pro technické otázky přijímat nebo pozměňovat jednotné technické předpisy. V souladu s čl. 13 odst. 1, 4 a 5 přípojků G (ATMF) má Odborná komise pro technické otázky pravomoc přijímat také rozhodnutí o zřízení, změně, sloučení nebo zrušení vnitrostátních registrů vozidel. V souladu s čl. 15 odst. 2 ATMF má Odborná komise pro technické otázky rovněž pravomoc přijímat a měnit předpisy pro osvědčování a audit subjektů odpovědných 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 člancích 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 ve dnech 16. až 17. června 2020

2.4.1. Změna jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech a o označování vozidel

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. V tomto ohledu slouží jednotné technické předpisy OTIF 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.

- Jednotné technické předpisy o hluku kolejových vozidel

Jednotné technické předpisy o hluku kolejových vozidel stanoví základní a dodatečné požadavky, pokud jde o emise hluku vozového parku. V současné době jsou rovnocenné TSI Hluk, jež je stanovena v nařízení Komise (EU) č. 1304/2014². Smyslem navrhovaných změn jednotných technických předpisů je, aby strany mohly na definovaných železničních tratích, u nichž hluk představuje problém, omezit používání starých vozů, které nespĺňují moderní požadavky na hluk projíždějících vozů.

Dne 16. května 2019 přijala Komise změnu³ svého nařízení (EU) č. 1304/2014, kterou se rozšiřuje působnost TSI Hluk a v infrastruktuře se zavádí „princip tišší trati“, který se má v celé EU uplatňovat od roku 2024. Budoucí jednotné technické předpisy o hluku neobsahují definici tiché trati a určení těchto tratí je na uvážení smluvních států mimo EU. Z hlediska EU se však tato odchylka od jejích TSI nepovažuje za problematickou, bude-li počáteční datum pro zavádění tichých tratí uvedeno do souladu s pravidly EU, neboť nemá dopad na dopravu z území EU nebo na něj.

² Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterým se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU (*Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421*).

³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/774 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 1304/2014, pokud jde o uplatňování technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ na stávající nákladní vozy (*Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 89*).

Svým rozhodnutím o změně jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel má Odborná komise pro technické otázky zachovat jejich rovnocennost, jak je definována v ATMF, s technickou specifikací pro hluk, která je předmětem nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ve znění z roku 2019.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro změnu jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel podle návrhu OTIF.

- **Jednotné technické předpisy o nákladních vozech**

Jednotné technické předpisy o nákladních vozech stanoví požadavky na vozidla určená k přepravě nákladních automobilů. V současné době odpovídají TSI nákladní vozy podle nařízení Komise (EU) č. 321/2013⁴.

Dne 16. května 2019 přijala Komise změnu⁵ svého nařízení (EU) č. 321/2013.

Odborná komise pro technické otázky se rozhodla změnit jednotné technické předpisy o nákladních vozech, aby zachovala jejich rovnocennost s nařízením Komise (EU) č. 321/2013 v nedávno pozměněném znění.

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

- **Jednotný technický předpis o označování vozidel**

Tento jednotný technický předpis stanoví požadavky na označování vozů. Nemá odpovídající protějšek v jediné TSI Evropské unie.

Oddíly 1 až 6 tohoto jednotného technického předpisu jsou v současnosti rovnocenné dodatku P specifikace TSI OPE (příloha I rozhodnutí 2007/756/ES naposledy pozměněného rozhodnutím 2012/757/EU⁶), oddíly 7 až 18 jsou rovnocenné dodatku 6 specifikace celostátního registru vozidel EU (rozhodnutí Komise 2007/756/ES⁷).

⁴ Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (*Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1*).

⁵ 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*).

⁶ Rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (*Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1*).

⁷ Rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES (*Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30*).

Dne 16. května 2019 přijala Komise novou TSI OPE – nařízení Komise (EU) 2019/773 – ⁸ a dne 25. října 2018 nový evropský registr vozidel – rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614⁹.

Účelem rozhodnutí o změně jednotných technických předpisů o označování je zachovat jejich rovnocennost s:

- oddíly 1 až 6 dodatku H prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/773 (TSI OPE), ve znění pozdějších předpisů,
- oddíly 7 až 18 dodatku 6 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 (EVR).

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro pozměňovací návrh týkající se jednotného technického předpisu o označování vozidel, jak jej navrhuje OTIF.

2.4.2. Úplná revize specifikací subjektů odpovědných za údržbu (ECM)

Systém udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu stanoví požadavky a hodnoticí kritéria pro osvědčování subjektů odpovědných za údržbu nákladních vozů. V současné době je rovnocenný nařízením Komise (EU) č. 445/2011¹⁰.

Komise přijala nové nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019¹¹, kterým se zrušuje a nahrazuje nařízením Komise (EU) č. 445/2011 a kterým se osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu od 16. června 2020 rozšíří na všechny typy vozidel.

Účelem rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky o změně přílohy A přípojku ATMF „Pravidla pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu“ je zachovat její rovnocennost, jak je definována v čl. 3a odst. 5 ATMF, s nařízením Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019.

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. Je třeba poznamenat, že rovnocennost je zaručena pouze u nákladních vozů.

Ve srovnání se stávajícími předpisy COTIF nemění znění navržené Odbornou komisí pro technické otázky zásadním způsobem odpovědnost subjektů odpovědných za údržbu ani požadavky na ně kladené v rámci udělování osvědčení. Nové znění má především rozšířit osvědčování na všechny typy vozidel, neboť dosud se týkalo pouze subjektů odpovědných za údržbu nákladních vozů.

⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému provozu 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).

⁹ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES (Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53).

¹⁰ Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ze dne 10. května 2011 o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007 (Úř. věst. L 122, 11.5.2011, s. 22).

¹¹ Nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 360).

Shrnuto:

- osvědčování subjektů odpovědných za údržbu je i nadále povinné pro veškeré subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a
- osvědčování subjektů odpovědných za údržbu se rozšiřuje i na ostatní typy vozidel. Osvědčování subjektů odpovědných za údržbu by proto bylo zpravidla povinné, s touto výjimkou:
 - Železniční podniky, které mají jiná vozidla než nákladní vozy, která provozují výhradně samy, jsou osvobozeny od povinného osvědčování subjektů odpovědných za údržbu. V takových případech se příslušný orgán dotčeného státu musí přesvědčit, jsou-li splněny obecné požadavky a kritéria stanovené v příloze II návrhu.

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.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro úplnou revizi specifikací subjektů odpovědných za údržbu navrhovanou OTIF, a to za předpokladu, že do textu COTIF budou zařazeny změny uvedené v příloze tohoto dokumentu.

2.4.3. Úplná revize specifikací vnitrostátních registrů vozidel

Stávající specifikace vnitrostátních registrů vozidel použitelné podle pravidel OTIF jsou rovnocenné specifikacím stanoveným v rozhodnutí Komise 2007/756/ES.

V rámci čtvrtého železničního balíčku přijala Komise prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614, kterým se stanoví aktualizované specifikace vnitrostátních registrů vozidel EU a specifikace evropského registru vozidel (EVR), který od roku 2021 nahradí vnitrostátní registry vozidel EU, a kterým se zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES.

Svým rozhodnutím o změně specifikací vnitrostátních registrů vozidel reaguje Odborná komise pro technické otázky na přijetí prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614.

Do roku 2021 začnou členské státy EU společně spravovat povolení vozidel a informace o vozidlech prostřednictvím společného registru, budoucího EVR, který nahradí dosavadních 25 vnitrostátních registrů členských států EU. V kontextu OTIF by se tak EVR stal vnitrostátním registrem vozidel pro region EU. EVR bude možné zpřístupnit pro vozidla z jiných zemí, zejména zemí v rámci politiky sousedství EU, které se zavázaly provádět právo EU prostřednictvím dvoustranných dohod s EU (např. Norsko, Švýcarsko, země západního Balkánu atd.). Jiní členové OTIF mohou požádat o registraci vozidel v EVR, pokud byla dotčená vozidla připuštěna do mezinárodního provozu.

Závěr: Evropská unie může hlasovat pro úplnou revizi specifikací vnitrostátních registrů vozidel navrhovanou OTIF, a to za předpokladu, že do textu OTIF budou zařazeny změny uvedené v příloze tohoto dokumentu.

2.5. Právomoc 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.

Přijetí změn jednoznačně ovlivní předpisy Unie, neboť cílem opatření je uvést jednotné technické předpisy o hluku, o nákladních vozech, o označování vozů, nařízení o subjektech odpovědných za údržbu a specifikace vnitrostátních registrů vozidel do souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/776, prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/774, prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/773, prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779 a prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2018/1614 ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k tomu, že Unie má výlučnou pravomoc v záležitostech, které jsou předmětem pěti výše uvedených rozhodnutí Odborné komise pro technické otázky, uplatní Unie zastoupená Komisí hlasovací práva s ohledem na přijetí těchto pěti rozhodnutí.

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 dohody¹².

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.“*¹³

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

¹³ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

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 vnitrostátních 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.

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.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat na 13. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) k přijetí změn jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech, o označování vozidel a k přijetí úplné revize pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu a specifikací pro registry vozidel

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/EU¹⁴.
- (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) úmluvy COTIF a v souladu s článkem 6 přípojku F (APTU) má Odborná komise pro technické otázky pravomoc přijímat nebo měnit mimo jiné jednotné technické předpisy (UTP) o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech a o označování vozidel. V souladu s čl. 13 odst. 1, 4 a 5 přípojku G (ATMF) má Odborná komise pro technické otázky pravomoc přijímat také rozhodnutí o zřízení, změně, sloučení nebo zrušení vnitrostátních registrů kolejových vozidel. V souladu s čl. 15 odst. 2 ATMF má Odborná komise pro technické otázky rovněž pravomoc přijímat a měnit předpisy pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu.
- (5) Na pořad jednání svého 13. zasedání ve dnech 16. a 17. června 2020 zařadila Odborná komise pro technické otázky návrh rozhodnutí, jimiž se mění jednotné technické předpisy o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech, o označování vozidel, dále návrh na úplnou revizi pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu a návrh na úplnou revizi specifikací vnitrostátních registrů vozidel.
- (6) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v Odborné komisi pro technické otázky, neboť navrhované změny budou pro Unii závazné.

¹⁴ 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*).

- (7) Uvedené změny mají uvést jednotné technické předpisy o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech, o označování vozidel a pravidla pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu do souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/774¹⁵, prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/776¹⁶, prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/773¹⁷ a prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779¹⁸; specifikace registrů vozidel byly aktualizovány s ohledem na prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614¹⁹.
- (8) Navrhované změny 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,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, jenž má být jménem Evropské unie zaujat na 13. zasedání Odborné komise pro technické otázky Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) ke změnám jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel, o nákladních vozech, o označování vozidel, k úplné revizi pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu (nařízení o subjektech odpovědných za údržbu) a ke změnám specifikací registrů vozidel, je následující:

- 1) hlasovat pro změny jednotných technických předpisů o nákladních vozech, jak je Odborná komise pro technické otázky navrhuje ve svém pracovním dokumentu TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex a TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal;
- 2) hlasovat pro změny jednotných technických předpisů o označování vozidel, jak je Odborná komise pro technické otázky navrhuje ve svém pracovním dokumentu TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Annex a TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal;
- 3) hlasovat pro změny jednotných technických předpisů o hluku kolejových vozidel, jak je Odborná komise pro technické otázky navrhuje ve svém pracovním dokumentu

¹⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/774 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 1304/2014, pokud jde o uplatňování technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ na stávající nákladní vozy (*Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 89*).

¹⁶ 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*).

¹⁷ 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*).

¹⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (C/2019/3582 – *Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 360*).

¹⁹ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES (*Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53*).

TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex a TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal;

- 4) hlasovat pro úplnou revizi pravidel pro osvědčování a audit subjektů odpovědných za údržbu (nařízení o subjektu odpovědném za údržbu) za předpokladu, že znění uvedené v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex a TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal bude změněno v souladu s přílohou tohoto rozhodnutí;
- 5) hlasovat pro úplnou revizi specifikací vnitrostátních registrů vozidel za předpokladu, že znění uvedené v pracovním dokumentu Odborné komise pro technické otázky TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex a TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal bude změněno v souladu s přílohou tohoto rozhodnutí.

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*