



Rada
Európskej únie

V Bruseli 21. apríla 2020
(OR. en)

7440/20

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

TRANS 162

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	20. apríla 2020
Komu:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2020) 154 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o prijatie zmien UTP o hluku železničných vozidiel, UTP o nákladných vozňoch, UTP o označovaní vozidiel a prijatie úplnej revízie pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) a špecifikácií týkajúcich sa registrov vozidiel

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2020) 154 final.

Príloha: COM(2020) 154 final



V Bruseli 20. 4. 2020
COM(2020) 154 final

2020/0061 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o prijatie zmien UTP o hluku železničných vozidiel, UTP o nákladných vozňoch, UTP o označovaní vozidiel a prijatie úplnej revízie pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) a špecifikácií týkajúcich sa registrov vozidiel

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

V Berne sa 16. a 17. júna 2020 uskutoční 13. zasadnutie Výboru znalcov pre technické otázky (ďalej len „CTE“) Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF). Program zasadnutia zahŕňa:

- návrh úpravy jednotného technického predpisu o hluku železničných vozidiel,
- návrh úpravy jednotného technického predpisu o nákladných vozňoch,
- návrh úpravy jednotného technického predpisu o označovaní vozidiel,
- návrh úplnej revízie pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (nariadenie ECM) a
- návrh úplnej revízie špecifikácií registrov vozidiel.

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

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)

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

Európska únia pristúpila k dohovoru COTIF na základe rozhodnutia Rady 2013/103/EÚ zo 16. júna 2011¹. Prílohou III k uvedenému rozhodnutiu sa stanovili vnútorné postupy Rady, členských štátov a Komisie v súvislosti s postupmi v rámci organizácie OTIF. Podľa bodu 3.1 danej prílohy III, keď sa bod programu týka záležitostí, ktoré patria do výlučnej právomoci Únie, za Úniu hlasuje Komisia.

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

Železničnú legislatívu teda pokrýva po celej škále právnych a technických otázok v oblasti železničnej dopravy, ktoré možno rozdeliť na dve skupiny: samotný dohovor, ktorý upravuje fungovanie organizácie OTIF, a osem dodatkov (vrátane nového dodatku H, ktorý sa má prijať na nadchádzajúcom 13. valnom zhromaždení organizácie), v ktorých sa stanovujú jednotné právne predpisy o železničnej doprave:

- Dodatok A – Jednotné právne predpisy pre zmluvy o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín (**CIV**),
- Dodatok B – Jednotné právne predpisy pre zmluvy o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (**CIM**),

¹ 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).

- Dodatok C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (**RID**),
- Dodatok D – Jednotné právne predpisy pre zmluvy o používaní vozňov v medzinárodnej železničnej preprave (**CUV**),
- Dodatok E – Jednotné právne predpisy pre zmluvy 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 používanie v medzinárodnej preprave (**APTU UR**),
- Dodatok G – Jednotné právne predpisy pre technické schválenie železničného materiálu používaného v medzinárodnej preprave (**ATMF UR**),
- Dodatok H – Jednotné právne predpisy pre bezpečnú prevádzku vlakov v medzinárodnej preprave (**EST UR**).

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

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

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

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

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

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

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

Podľa článku 20 ods. 1 písm. b) COTIF a v súlade s článkom 6 dodatku F (APTU) má výbor CTE právomoc prijať alebo zmeniť predpisy UTP. V súlade s článkom 13 ods. 1, 4 a 5 dodatku G (ATMF), má výbor CTE zároveň právomoc prijímať rozhodnutia o vytváraní, zmenách, zlučovaní alebo zrušení národných registrov vozidiel (NVR). A napokon, v súlade s článkom 15 ods. 2 ATMF má výbor CTE právomoc prijímať a meniť pravidlá certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM).

2.3. Prijímanie aktov zo strany CTE

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

2.4. Plánované akty, ktoré má CTE prijať na zasadnutí 16. a 17. júna 2020

2.4.1. Zmena UTP o hluku železničných vozidiel, nákladných vozňoch a označovaní vozidiel

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

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

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

- UTP o hluku železničných vozidiel

UTP o hluku železničných vozidiel stanovuje základné a dodatočné požiadavky v oblasti emisií hluku zo železničných vozidiel. V súčasnosti sú rovnocenné s TSI o hluku stanovenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 1304/2014². Zámerom navrhovaných zmien UTP je umožniť stranám dohovoru obmedzenie používania starých nákladných vozňov, ktoré nevyhovujú moderným požiadavkám na hluk pri prejazde vymedzenými železničnými traťami, kde je hluk problém.

Komisia prijala 16. mája 2019 zmenu³ nariadenia Komisie (EÚ) č. 1304/2014, ktorou rozšírila rozsah svojej špecifikácie TSI o hluku a zaviedla v infraštruktúre „prístup tichšej trate“, ktorý sa má uplatňovať v celej EÚ od roku 2024. Budúci predpis UTP o hluku nezahŕňa vymedzenie tichej trate a identifikácia tichej trate je ponechaná na uváženie štátov mimo EÚ, ktoré sú stranami dohovoru. Tento odklon od TSI EÚ sa však nepovažuje za škodlivý pre EÚ, pokiaľ sa začiatok uplatňovania tichých tratí zosúladí s EÚ, keďže nemá vplyv na dopravu z územia EÚ ani na jej územie.

Účelom rozhodnutia CTE zmeniť UTP o hluku železničných vozidiel je zachovať jeho rovnocennosť (v zmysle vymedzenia v ATMF) s TSI o hluku uvedenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 1304/2014 v znení zmien z roku 2019.

² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421).

³ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/774 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1304/2014, pokiaľ ide o uplatňovanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ na existujúce nákladné vozne (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 89).

Záver: Európska únia môže hlasovať za zmenu UTP o hluku železničných vozidiel, ktorú navrhuje OTIF.

- UTP o nákladných vozňoch

V UTP o nákladných vozňoch sa stanovujú požiadavky na vozidlá konštruované na prepravu nákladných automobilov. V súčasnosti sú rovnocenné so špecifikáciami TSI pre nákladné vozne stanovenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 321/2013⁴.

Komisia prijala 16. mája 2019 zmenu⁵ nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013.

Účelom rozhodnutia CTE zmeniť UTP o nákladných vozňoch je zachovať jeho rovnocennosť s nariadením Komisie (EÚ) č. 321/2013 v znení nedávnych zmien.

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

- UTP o označovaní vozidiel

UTP o označovaní vozidiel stanovuje požiadavky z hľadiska označovania nákladných vozňov. Pre tento predpis UTP neexistuje žiaden konkrétny rovnocenný súbor TSI Európskej únie.

Oddiely 1 až 6 tohto UTP sú v súčasnosti rovnocenné dodatku P k OPE TSI (príloha I k rozhodnutiu 2007/756/ES naposledy zmeneného rozhodnutím 2012/757/EÚ⁶), oddiely 7 až 18 sú rovnocenné dodatku 6 k špecifikácii EÚ NVR (rozhodnutie Komisie 2007/756/ES⁷).

Komisia prijala 16. mája 2019 novú OPE TSI nariadením Komisie (EÚ) 2019/773⁸ a 25. októbra 2018 nový európsky register vozidiel rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614⁹.

Účelom rozhodnutia zmeniť UTP o označovaní je zachovať jeho rovnocennosť s:

⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES (Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1).

⁵ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 108).

⁶ Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1).

⁷ Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30).

⁸ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 5).

⁹ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

- oddielmi 1 až 6 dodatku H k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/773 (OPE TSI) v znení nedávnych zmien,
- oddielmi 7 až 18 dodatku 6 k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie (EÚ) 2018/1614 (EVR).

Záver: Európska únia môže hlasovať za zmenu UTP o označovaní vozidiel, ktorú navrhuje OTIF.

2.4.2. Úplná revízia špecifikácií o subjektoch zodpovedných za údržbu

Systém certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) stanovuje požiadavky a kritériá posudzovania platné pre certifikáciu ECM nákladných vozňov. V súčasnosti zodpovedá nariadeniu Komisie (EÚ) č. 445/2011¹⁰.

Komisia prijala nové nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019¹¹, ktorým sa zrušuje a nahrádza nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 a ktorým sa od 16. júna 2020 certifikácia ECM rozšíri na všetky typy vozidiel.

Účelom rozhodnutia CTE upraviť prílohu A k ATMF „Pravidlá certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu“ je zachovať rovnocennosť (v zmysle vymedzenia v článku 3a § 5 ATMF) s nariadením Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019.

Na zaistenie zachovania rovnocennosti v zmysle článku 3a § 5 medzi predpismi EÚ a COTIF by sa mali predpisy COTIF zmeniť. Treba poznamenať, že rovnocennosť sa zaručuje iba pre nákladné vozne.

Oproti existujúcim pravidlám COTIF znenie navrhované CTE výrazne nemení zodpovednosti ECM ani požiadavky, ktoré musia z hľadiska certifikácie spĺňať. Hlavným cieľom nového znenia je rozšíriť rozsah certifikácie oproti predošlému, ktorý bol obmedzený na certifikáciu ECM pre nákladné vozne, na všetky typy vozidiel.

V skratke:

- certifikácia ECM je naďalej povinná pre všetky ECM v prípade nákladných vozňov a
- certifikácia ECM sa rozširuje tak, aby zahŕňala aj certifikáciu ECM pre všetky ostatné typy vozidiel. Všeobecne platí, že certifikácia ECM by teda bola povinná s touto výnimkou:
 - Železničné podniky, ktoré majú vozidlá iné než nákladné vozne a prevádzkujú ich výlučne samé, sú z povinnej certifikácie ECM vyňaté. V takýchto prípadoch sa musí príslušný orgán dotknutého štátu uistiť o splnení všeobecných požiadaviek a kritérií stanovených v prílohe II k návrhu.

V dôsledku toho a bez ohľadu na otázku, či je certifikácia pre konkrétny ECM povinná alebo nie, musí každý subjekt ECM vrátane tých, ktoré nie sú certifikované externými

¹⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 z 10. mája 2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011, s. 22).

¹¹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 360).

certifikačnými orgánmi, spĺňať všeobecné požiadavky a kritériá zabezpečujúce minimálnu úroveň údržby v zmysle prílohy II k návrhu.

Záver: Európska únia môže hlasovať za úplnú revíziu špecifikácií o subjektoch zodpovedných za údržbu (ECM), ktorú navrhuje OTIF, za predpokladu, že sa do znenia COTIF zahrnú úpravy vymedzené v prílohe k tomuto dokumentu.

2.4.3. Úplná revízia špecifikácií o národných registroch vozidiel (NVR)

Súčasnú špecifikáciu NVR uplatniteľnú podľa pravidiel OTIF sú rovnocenné so špecifikáciami stanovenými v rozhodnutí Komisie 2007/756/ES.

V rámci štvrtého železničného balíka Komisia prijala vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614, ktorým sa stanovujú aktualizované špecifikácie národných registrov vozidiel EÚ a špecifikácie európskeho registra vozidiel (EVR), ktorý od roku 2021 nahradí národné registre vozidiel EÚ, a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES.

Rozhodnutie CTE o zmene špecifikácií NVR bolo vyvolané prijatím vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1614.

Členské štáty EÚ sa do roku 2021 spoja, aby spravovali povoľovanie vozidiel a informácie o nich v spoločnom registri – budúcom EVR, ktorý nahradí predchádzajúcich 25 NVR členských štátov EÚ. V kontexte OTIF by sa teda z EVR stal NVR regiónu Európskej únie. EVR môže byť k dispozícii aj pre vozidlá z iných krajín, najmä krajín európskej susedskej politiky, ktoré sa zaviazali uplatňovať právo EÚ formou bilaterálnych dohôd s EÚ (napr. Nórsko, Švajčiarsko, západný Balkán atď.). Ostatní členovia OTIF môžu požiadať o registráciu vozidiel (pod podmienkou ich schválenia pre medzinárodnú dopravu) v EVR.

Záver: Európska únia môže hlasovať za úplnú revíziu špecifikácií o národných registroch vozidiel (NVR), ktorú navrhuje OTIF, za predpokladu, že sa do znenia OTIF zahrnú úpravy vymedzené v prílohe k tomuto dokumentu.

2.5. Právomoci Únie a hlasovacie práva

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

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

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

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

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

Pravidlá Únie budú prijatím daných úprav jednoznačne ovplyvnené, keďže cieľom opatrenia je zosúladiť UTP o hluku, UTP o nákladných vozňoch, UTP o označovaní, nariadenie ECM a špecifikácie NVR s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776, vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/774, vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/773,

vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/779 a vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614 v znení nedávnych zmien, v tomto poradí.

Keďže Únia má výlučnú právomoc v záležitostiach, ktoré sú predmetom uvedených piatich rozhodnutí CTE, Únia zastúpená Komisiou uplatní hlasovacie práva v súvislosti s prijatím týchto piatich rozhodnutí.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

Únia by pre všetky uvedené dôvody mala hlasovať za.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

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

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody¹².

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom Únie*“.¹³

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

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

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

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

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

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

¹³ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu sa týka železničnej dopravy.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 91 ZFEÚ.

4.3. Záver

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

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o prijatie zmien UTP o hluku železničných vozidiel, UTP o nákladných vozňoch, UTP o označovaní vozidiel a prijatie úplnej revízie pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) a špecifikácií týkajúcich sa registrov vozidiel

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Únia pristúpila k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenenému Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohovor COTIF“), v súlade s rozhodnutím Rady 2013/103/EÚ¹⁴.
- (2) Stranami dohovoru COTIF sú všetky členské štáty s výnimkou Cypru a Malty.
- (3) Podľa článku 13 ods. 1 písm. f) dohovoru COTIF sa zriadil Výbor znalcov pre technické otázky (CTE) Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF).
- (4) Podľa článku 20 ods. 1 písm. b) dohovoru COTIF a v súlade s článkom 6 dodatku F (APTU) má CTE právomoc prijímať alebo meniť okrem iného jednotné technické predpisy (UTP) o hluku železničných vozidiel, nákladných vozňoch a označovaní vozidiel. V súlade s článkom 13 ods. 1, 4 a 5 dodatku G (ATMF), má výbor CTE zároveň právomoc prijímať rozhodnutia o vytváraní, zmenách, zlučovaní alebo zrušení národných registrov vozidiel (NVR). A napokon, v súlade s článkom 15 ods. 2 ATMF má výbor CTE právomoc prijímať a meniť pravidlá certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM).
- (5) Výbor CTE zaradil do programu svojho 13. zasadnutia, ktoré sa bude konať 16. a 17. júna 2020, návrh rozhodnutí, ktorými sa menia UTP o hluku železničných vozidiel, UTP o nákladných vozňoch a UTP o označovaní vozidiel, ako aj návrh úplnej revízie pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) a úplnej revízie špecifikácií týkajúcich sa národných registrov vozidiel (NVR).
- (6) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v CTE v mene Únie zaujať, pretože navrhované zmeny budú pre Úniu záväzné.

¹⁴ 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 Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 1).

- (7) Cieľom týchto zmien je zosúladiť UTP o hluku železničných vozidiel, UTP o nákladných vozňoch, UTP o označovaní vozidiel a pravidlá certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/774¹⁵, vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776¹⁶, vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/773¹⁷ a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/779¹⁸ v danom poradí; špecifikácie týkajúce sa registrov vozidiel boli aktualizované vzhľadom na vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614¹⁹.
- (8) Navrhované zmeny a úpravy sú v súlade s právom a so strategickými cieľmi Únie, pretože prispievajú k zladeniu právnych predpisov OTIF s ekvivalentnými ustanoveniami práva Únie, a preto by ich mala Únia podporiť,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 13. zasadnutí Výboru znalcov pre technické otázky Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF), pokiaľ ide o úpravy UTP o hluku železničných vozidiel, UTP o nákladných vozňoch, UTP o označovaní vozidiel, úplnú revíziu pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (nariadenie ECM) a špecifikácií týkajúcich sa registrov vozidiel, je takáto:

1. hlasovať za zmeny, ktoré výbor CTE navrhuje pri UTP o nákladných vozňoch, ako sú uvedené v pracovnom dokumente CTE TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex a TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal;
2. hlasovať za zmeny, ktoré výbor CTE navrhuje pri UTP o označovaní vozidiel, ako sú uvedené v pracovnom dokumente CTE TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING annex a TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal;
3. hlasovať za zmeny, ktoré výbor CTE navrhuje pri UTP o hluku železničných vozidiel, ako sú uvedené v pracovnom dokumente CTE TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex a TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal;

¹⁵ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/774 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1304/2014, pokiaľ ide o uplatňovanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ na existujúce nákladné vozne (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 89).

¹⁶ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 108).

¹⁷ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 5).

¹⁸ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (C/2019/3582 – Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 360).

¹⁹ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

4. hlasovať za úplnú revíziu pravidiel certifikácie a auditu subjektov zodpovedných za údržbu (nariadenie ECM) pod podmienkou, že znenie, ako je uvedené v pracovnom dokumente CTE TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex a TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal, sa upraví podľa prílohy k tomuto rozhodnutiu;
5. hlasovať za úplnú revíziu špecifikácií týkajúcich sa národných registrov vozidiel (NVR) pod podmienkou, že znenie, ako je uvedené v pracovnom dokumente CTE TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex a TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal, sa upraví podľa prílohy k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

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

Toto rozhodnutie je určené Komisii.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*