DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Předmět návrhu

Tento návrh se týká rozhodnutí, kterým se stanoví postoj, jenž má být zaujat jménem Unie na 26. zasedání revizní komise Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) k některým změnám Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) a přípojků k ní.

**Organizace OTIF zpracovává jednotné právní režimy pro mezinárodní železniční dopravu ve třech hlavních oblastech činnosti: technická interoperabilita, nebezpečné věci a železniční smluvní právo.**

Generální tajemník organizace OTIF svolal na 27. února – 1. března 2018 do Bernu, Švýcarsko, 26. zasedání revizní komise COTIF99.

Dokumenty týkající se pořadu jednání jsou k dispozici na webové stránce OTIF na adrese: [http://otif.org/en/?page\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126.).

2. Souvislosti návrhu

2.1. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Úmluva COTIF je zakládající právní dokument OTIF. Upravuje fungování organizace, její cíle, kompetence, vztahy s členskými státy a obecně její činnosti. Smluvními stranami Úmluvy COTIF je 46 zemí, včetně 26 členských států EU, tj. všechny kromě Kypru a Malty.

Úmluva COTIF obsahuje dvě části: samotná Úmluva a sedm přípojků, které stanoví jednotné železniční právo, tj. technické funkční požadavky a vzorové smlouvy pro přepravu cestujících a zboží.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Přípojek A | Smlouva o mezinárodní železniční přepravě osob  | CIV |
| Přípojek B | Smlouva o mezinárodní železniční přepravě zboží  | CIM |
| Přípojek C | Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží  | RID |
| Přípojek D | Smlouva o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě  | CUV |
| Přípojek E | Smlouva o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě  | CUI |
| Přípojek F | Vyhlašování technických norem za závazné a přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě  | APTU |
| Přípojek G | Technická admise železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě | ATMF |

2.2. Dohoda mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF)

Dne 16. června 2011 přijala Rada rozhodnutí 2013/103/EU o podpisu a uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) 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[[1]](#footnote-1). Dohoda vstoupila v platnost dne 1. července 2011. Smluvní stranou dohody je Unie a všechny členské státy kromě Kypru a Malty. V rozhodnutí Rady 2013/103/EU je stanoveno, že Unii zastupuje na zasedáních OTIF Komise. Obsahuje rovněž prohlášení Unie ohledně výkonu pravomoci (Příloha I) a vymezuje interní ujednání Rady, členských států a Komise o postupech v rámci OTIF (Příloha III).

2.3. Revizní komise OTIF

Revizní komise má pravomoc přijímat rozhodnutí o změnách COTIF, Jednotných právních předpisů CIV, CIM, CUV a CUI a v některých případech Jednotných právních předpisů APTU a ATMF. V určitých předepsaných případech může revizní komise přijmout změny sama, nebo předložit přijaté změny členským státům ke schválení na valném shromáždění.

Poslední 25. zasedání revizní komise se konalo ve dnech 25. a 26. června 2014.

Unie a/nebo její členské státy se na tomto postupu zúčastňují v souladu s procesními opatřeními podle OTIF, jednacím řádem revizní komise a ustanoveními Dohody o přistoupení Unie k Úmluvě COTIF.

Revizní komise je usnášeníschopná, je-li v době hlasování přítomna většina členských států OTIF, jež požívají hlasovacího práva. Avšak čl. 13 odst. 3 úmluvy COTIF stanoví, že členské státy OTIF, jež učinily prohlášení ohledně neuplatňování jednoho či více přípojků, nemají právo o změnách dotčeného přípojku hlasovat. Na základě dokumentu INF. 2 pro 26. zasedání revizní komise, který rozeslal sekretariát OTIF dne 19. 1. 2018, bylo určeno, že všech 26 členských států EU, jež jsou smluvními stranami COTIF, uplatňuje všechny přípojky.

2.4. Pravomoc a hlasovací práva Unie v revizní komisi

Podle článku 6 Dohody EU–OTIF,

*„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.“*

V zájmu Unie a jejích členských států uplatní Unie hlasovací práva u všech bodů, o nichž se hlasuje, a k nimž je navržen postoj Unie. Mělo by se to vztahovat nejenom na případy výlučné pravomoci, ale také na případy sdílené pravomoci, kdy dohoda poskytuje výběr mezi hlasováním členských států a Unie [čl. 6 odst. 2 dohody].

V praxi to znamená, že na základě pravomoci Unie, když postoj Unie je stanoven, bude zástupce Unie představovat 26 hlasů, kvora bude dosaženo automaticky a postoj Unie by měl převažovat. Hlasy by se měly počítat bez ohledu na zastoupení jednotlivých členských států na zasedání.

2.5. Oznámení generálnímu tajemníkovi OTIF

Následující tabulka shrnuje oblast pravomoci Unie a zamýšleného zastoupení hlasovacích práv:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pořad jednání | Pravomoc Unie | Zastoupení hlasovacích práv |
| 2 – Volba předsedy a místopředsedy | Sdílená | Členské státy |
| 3 – Přijetí pořadu jednání | Sdílená a výlučná | Unie |
| 4 – Změna jednacího řádu | Sdílená a výlučná | Unie |
| 5 – Částečná revize Úmluvy COTIF | Sdílená | Unie |
| 6 – Částečná revize Jednotných právních předpisů CIM (zpráva) | Výlučná | Unie(pokud se hlasuje) |
| 7 – Částečná revize Jednotných právních předpisů CUI  | Sdílená | Unie |
| 8 – Nový přípojek H | Výlučná | Unie |
| 9 – Částečná revize Jednotných právních předpisů ATMF | Výlučná | Unie |
| 10 – Částečná revize Jednotných právních předpisů APTU | Výlučná | Unie |
| 11 – Potřeba harmonizovat podmínky přístupu (diskuse) | Sdílená | Neuplatňuje se |
| 12 – Administrativní a provozní rozpočet (zřízení pracovní skupiny právních odborníků) | Sdílená | Členské státy |
| 13 – Částečná revize Jednotných právních předpisů CUV | Sdílená | Unie |

Podle čl. 4 odst. 4 Dohody EU–OTIF by Unie zastupovaná Komisí měla organizaci OTIF informovat před zasedáním o bodech pořadu jednání revizní komise spadajících do pravomoci Unie (výlučné nebo sdílené), u nichž bude Unie uplatňovat hlasovací práva. Komise zašle za tímto účelem dopis generálnímu tajemníkovi OTIF.

3. Postoj, jenž má být zaujat na 26. zasedání revizní komise OTIF

V této části se posuzují body, které si zasluhují další vysvětlení. Příloha k navrženému rozhodnutí se zabývá každým bodem pořadu jednání a uvádí zejména stav pravomoci a postoje, jež se mají zaujmout.

3.1. BOD 4 – Změna jednacího řádu revizní komise

 *Relevantnost*

Současná verze jednacího řádu revizní komise byla přijata před přistoupením Unie k Úmluvě COTIF; některá ustanovení jsou proto zastaralá a musí se aktualizovat. Musí se změnit zejména ustanovení, která upravují hlasovací práva Unie a zjištění usnášeníschopnosti (články 4, 20 a 21), aby se dodržel článek 38 Úmluvy COTIF a Dohoda EU–OTIF. Návrhy na změnu jednacího řádu revizní komise jsou uvedeny v příloze dokumentu LAW-17125-CR 26/4, jehož cílem je rovněž řešit některé otázky týkající se jazykového režimu a pracovních ujednání revizní komise (články 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 a 26). Tyto další návrhy změn týkající se procesních otázek se zdají být vhodné, neboť jejich cílem je zlepšit administrativní řízení revizní komise.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Navrhované změny jednacího řádu revizní komise jsou otázky spadající do pravomoci Unie, jelikož určují výkon pravomoci Unie v rámci OTIF. Některé změny se týkají přímo těchto otázek po přistoupení k Úmluvě COTIF. Ve stejné míře, v jaké je pravomoc sdílena s členským státem, by Unie měla v tomto případě uplatňovat hlasovací práva s cílem zajistit, aby v hlasování bylo zastoupeno 26 hlasů.

*Postoj*

Měly by se podpořit všechny změny navržené sekretariátem OTIF v rámci tohoto bodu.

3.2. BOD 5 – Částečná revize základní Úmluvy

 *Relevantnost*

Cílem návrhu uvedeného v dokumentu LAW-17126 CR 26/5 je zlepšit a usnadnit postup revize Úmluvy COTIF za účelem důsledného a rychlého provádění změn Úmluvy COTIF a jejích přípojků a zamezit nepříznivým účinkům současného zdlouhavého postupu pro revizi, včetně rizika vnitřního nesouladu mezi změnami přijatými revizní komisí a změnami přijatými valným shromážděním, jakož i vnějšího nesouladu, a to zejména s právem Unie.

Dokument předložený sekretariátem OTIF se odvolává na práci a konzultace uskutečněné v průběhu minulých dvou let, pokud jde o současný právní rámec a potřebu/možnosti změny postupu pro revizi Úmluvy COTIF, složitost a nepříznivé účinky současného postupu pro revizi Úmluvy COTIF a mezinárodní právo a postup přijetí změn smlouvy v kontextu mezinárodních organizací.

Výsledek tohoto postupu vedl k jednomu hlavnímu doporučení, a to revidovat článek 34 Úmluvy, aby se v zásadě stanovila pevně určená lhůta (36 měsíců) pro vstup změn přípojků přijatých valným shromážděním v platnost. Navržená změna zahrnuje rovněž doložku pružnosti, aby se případ od případu prodloužila tato lhůta, přičemž *„valné shromáždění může většinou stanovenou v čl. 14 odst. 6 učinit závěr, že přijme rozhodnutí o návrzích, jejichž cílem je změnit úmluvu, za účelem odkladu vstupu změn v platnost.“*

Doporučení sekretariátu OTIF odráželo převažující stanovisko v příslušné pracovní skupině, která se touto otázkou zabývala; bylo potvrzeno, že členové OTIF by měli být schopni provést přijaté změny, kromě jiného i prostřednictvím parlamentních postupů, do tří let – což odpovídá obvyklé době mezi zasedáními valného shromáždění. Zdá se, že návrh je vyvážený, flexibilní, přiměřený a nutný pro podporu efektivního fungování a rozvoje organizace OTIF.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Navržená částečná revize Úmluvy COTIF je důležitá pro výkon pravomocí Unie v rámci OTIF. Spadá to do pravomoci Unie. Ve stejné míře, v jaké je pravomoc sdílena s členským státem, by Unie měla v tomto případě uplatňovat hlasovací práva s cílem zajistit, aby v hlasování bylo zastoupeno 26 hlasů.

*Postoj*

Návrh na změnu článku 34 Úmluvy COTIF by se měl podpořit.

3.3. BOD 6 – Částečná revize přípojku B (Jednotné právní předpisy CIM) – zpráva generálního tajemníka OTIF

 *Relevantnost*

Zpráva informuje revizní komisi o pokroku dosaženém v přípravě revize Jednotných právních předpisů CIM, přičemž se zvláštní pozornost věnuje ustanovením, které se mají zavést a které se týkají elektronického nákladního listu. Pracovní skupina pro Jednotné právní předpisy CIM souhlasila s tím, že zásada funkční rovnocennosti[[2]](#footnote-2) registrace údajů s papírovou podobou je nezbytným předpokladem (platný čl. 6 odst. 9 Jednotných právních předpisů CIM) pro všechny funkce, které nákladní list v papírové formě v současné době plní. Tato zásada se však uplatňovala různě, a proto byla někdy zdrojem rozdílů mezi vnitrostátními právními předpisy. Kromě toho neřešila všechny otázky, zejména pokud jde o elektronický podpis.

Generální tajemník podá na 26. zasedání revizní komise zprávu o hlavním posledním vývoji, k němuž došlo během minulých dvou let, a to: zpráva Mezinárodního výboru pro železniční dopravu – CIT o digitalizaci železničních přepravních dokladů a závěry zprávy, současná práce fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF), vývoj v celní oblasti a potenciální vliv na nákladní list CIM jako tranzitní doklad.

Ve zprávě se zdůrazňuje potřeba pracovat na řešení jednoduchého digitálního železničního tranzitu, který má efektivní rozhraní s přepravními doklady. Podle názoru sekretariátu OTIF to bude vyžadovat vymezení rozhraní, které se má zpracovat s odvětvovými digitálními řešeními.

Generální tajemník hodlá za tímto účelem zařadit následující dvě prioritní otázky do pracovního programu pracovní skupiny právních odborníků, která může být zřízena v roce 2018:

* posouzení rozhraní mezi celními a dopravními nařízeními s cílem zabezpečit efektivní mezinárodní železniční přepravu, zejména v oblasti nákladní dopravy;
* posouzení digitalizace mezinárodní dopravy, zejména přepravních dokladů.

*Pravomoc, vyjádření postoje a případné uplatňování hlasovacích práv*

Jak bylo uvedeno v oddílu výše, digitalizace železničních přepravních dokladů se dotýká některých oblasti právních předpisů Unie, zejména celních právních předpisů. Pravomoc Unie v této otázce je proto výlučná. Unie by měla v tomto případě vyjádřit své stanovisko, a pokud by mělo dojít k hlasování, měla by uplatnit hlasovací práva.

*Postoj*

Navrhuje se tento postoj: vzít zprávu na vědomí, poskytnout některé informace o příslušných probíhajících činnostech a vývoji, podpořit další práci na posouzení rozhraní mezi celními nařízeními a nařízeními v železniční dopravě, podpořit zřízení pracovní skupiny právních odborníků nebo případně koordinační dohody s existujícími orgány OTIF týkající se celních otázek a digitalizace přepravních dokladů v nákladní dopravě.

3.4. BOD 7 - Částečná revize Jednotných právních předpisů CUI (přípojek E)

 *Relevantnost*

Tento bod se zabývá Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (Jednotné právní předpisy CUI).

Navržené změny se týkají článku 1 (Rozsah platnosti), článku 3 (Výklad pojmů), článku 8 (Odpovědnost provozovatele), Článek 9 (Odpovědnost dopravce) a také redakčních změn v článcích 3, 5, 5bis, 7 a 10 Jednotných právních předpisů CUI. Navrhuje se rovněž upravit vysvětlující zprávu, aby se odrazily změny Jednotných právních předpisů CUI, které se mají přijmout.

Cílem hlavní podstatné změny je vysvětlit rozsah platnosti Jednotných právních předpisů CUI tak, že se do článku 3 zahrne definice *„mezinárodní železniční dopravy“*, kterou se rozumí *„přeprava, jež si vyžaduje použití mezinárodní trasy vlaků nebo několika navazujících vnitrostátních tras vlaků nacházejících se nejméně ve dvou státech a koordinovaných příslušným provozovatelem infrastruktury“,* a že se příslušně změní článek 1 (Rozsah platnosti) a současně zachová spojení s Jednotnými právními předpisy CIV a CIM.

Cílem je zabezpečit, aby se Jednotné právní předpisy CUI uplatňovaly více systematicky k určenému účelu, tj. v mezinárodní železniční dopravě. Současná definice rozsahu platnosti ovšem pochází ze začátků Jednotných právních předpisů CUI v 90. letech, kdy Evropská unie zavedla koncepci oddělení provozu železniční infrastruktury od poskytování železničních služeb. Organizace OTIF v té době poukázala na to, že obě oblasti, které se mají regulovat, jsou propojeny a že je mimořádně důležité vytvořit jednotný právní režim (soukromé smluvní právo) pro právo na regresní postih mezi dopravci/železničními podniky a provozovateli infrastruktury podle úmluvy COTIF. V této souvislosti se v dané době zdálo logické propojit rozsah platnosti nového přípojku E, který upravuje smlouvy o užívání infrastruktury, s výkonem dopravních operací v souladu se smlouvami o přepravě CIV a CIM. V důsledku toho Jednotné právní předpisy CUI platí *„pro každou smlouvu o užívání železniční infrastruktury za účelem provádění mezinárodních přeprav po železničních tratích ve smyslu Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM“* (článek 1 Jednotných právních předpisů CUI).

Obecně se to vykládalo tak, že se tím rozumí existence vztahu mezi železničním podnikem a jeho zákazníky, který určuje právo uplatňované mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury (vnitrostátní právo pro vnitrostátní smlouvu o přepravě; Jednotné právní předpisy CUI pro mezinárodní smlouvu o přepravě). Klíčovou otázkou bylo posouzení, zda pro uplatňování Jednotných právních předpisů CUI je dostačující, když vlak přepravuje nejméně jednoho cestujícího s jízdenkou CIV nebo jednu zásilku s nákladním listem CIM bez ohledu na to, zda by trasa vlaku zahrnovala jednu nebo několik tratí pouze ve vnitrostátní dopravě – s přihlédnutím také ke skutečnosti, že zásady odpovědnosti CUI jsou více restriktivní ve srovnání s některými vnitrostátními zásadami odpovědnosti, a že podle práva Unie se kapacita infrastruktury přiděluje na vnitrostátní úrovni.

Problém vyplývá ze skutečnosti, že: 1. při provádění přepravy, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, nemusí dopravce nezbytně uzavřít jedinou smlouvu o užívání železniční infrastruktury; 2. je obtížné jasně rozlišovat mezi užíváním železniční infrastruktury pro vnitrostátní dopravu a pro mezinárodní dopravu, zejména když trasa zahrnuje trať mezi dvěma členskými státy ve spojení s jednou nebo několika tratěmi provozovanými pouze na vnitrostátní trase.

Sekretariát OTIF zřídil v roce 2014 zvláštní pracovní skupinu složenou ze zástupců členských států COTIF, Evropské komise a zúčastněných stran z odvětví.

Změna navržená revizní komisi odpovídá kompromisnímu znění vyplývajícímu z práce pracovní skupiny ad hoc, která se sešla čtyřikrát, ve dnech 10. prosince 2014, 8. července 2015, 24. listopadu 2015 a 31. května 2016. Komise přispěla ke konečnému výsledku, který v souladu s rozsahem platnosti a cílem Úmluvy COTIF, tj. mezinárodní přeprava, potvrzuje uplatňování Jednotných právních předpisů CUI pouze v mezinárodní železniční dopravě, jak je to vysvětleno v nové definici.

V reakci na návrh sekretariátu OTIF Mezinárodní výbor pro železniční dopravu (CIT) předložil stanovisko v dokumentu LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, v němž se zdůrazňuje řada problémů již posouzených v rámci výše uvedené pracovní skupiny během minulých zasedání. CIT v podstatě zastává stanovisko, že pokud jde o postih dopravce vůči provozovateli infrastruktury, neměla by se vnitrostátní trať před mezinárodní dopravou nebo po ní vyloučit, ale měly by se na ni vlastně vztahovat Jednotné právní předpisy CUI. CIT navrhuje změnu znění doporučeného sekretariátem v článku 3 takto (proškrtnuté – vymazat; podtržené – doplnit): *„aa) „mezinárodní železniční přepravou“ se rozumí doprava, která vyžaduje použití mezinárodní trasy vlaku, ~~nebo~~ několika navazujících vnitrostátních tras vlaků, které se nacházejí nejméně ve dvou státech a koordinuje je příslušný provozovatel infrastruktury,~~;~~ nebo jedné trasy vlaku za účelem mezinárodní železniční přepravy ve smyslu Jednotných právních předpisů CIV a Jednotných právních předpisů CIM.“*

Stanoveným cílem návrhu výboru CIT je zajistit široké uplatňování Jednotných právních předpisů CUI a zahrnout také vnitrostátní trasy vlaků, když se kombinují s mezinárodní trasou vlaků. Byla vznesena námitka, že *„právo železničního podniku na postih vůči provozovateli infrastruktury spadajícímu pod vnitrostátní právo je problematické z hlediska transparentnosti a právní jistoty vzhledem k tomu, že obecné vnitrostátní zákony (smluvní právo) jednotlivých zemí jsou zkreslené jemnými rozdíly, zejména co se týče rozložení důkazního břemene nebo následné škody na majetku či jeho ztráty“.*

Podle názoru Komise tento návrh nezlepšuje změnu navrženou sekretariátem OTIF a nedodržuje základní zásadu, že Jednotné právní předpisy CUI nejsou určeny pro uplatňování na vnitrostátních trasách vlaků, kde je zpravidla vhodné uplatňovat vnitrostátní právo.

Co se týče změny článku 8 (Odpovědnost provozovatele) navržené sekretariátem OTIF, Komise poznamenává, že v podstatě jde o redakční změnu, která se nedotýká rozsahu platnosti nebo podstaty ustanovení. Změny navržené k článku 9 a rovněž k článkům 3, 5, 5bis, 7 a 10 jsou čistě redakční.

*Procesní otázky*

Jak to analyzoval sekretariát OTIF v dokumentu LAW-17126 CR 26/7.2, revizní komise nemusí mít pravomoc přijímat rozhodnutí o všech bodech navržených pro změny, které mohou plně nebo částečně spadat do pravomoci valného shromáždění. Sekretariát doporučuje, že revizní komise by měla přijmout návrhy změn, a veškeré změny Jednotných právních předpisů CUI by se měly předložit valnému shromáždění k rozhodnutí.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Jednotné právní předpisy podle přípojku E patří do soukromého smluvního práva o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě. Nezdá se, že by se navrhované změny dotýkaly oblasti působnosti existujících pravidel Unie, nebo je měnily. Unie proto sdílí pravomoc v této otázce s členskými státy. Jelikož Unie má řadu hlasů rovnajících se členským státům, které jsou smluvními stranami Úmluvy COTIF, s cílem zajistit zastoupení 26 hlasů v hlasování se navrhuje, aby Unie uplatnila svá hlasovací práva jménem členských států.

*Postoj*

Návrhy generálního sekretariátu na změny by se měly podpořit, tj. co se týče čl. 1 odst. 1, článků 2 a 3 (nové písmeno aa)) a změn k písmenům b), c) a g)), čl. 5 odst. 1, čl. 5bis odst. 1, článku 2, a čl. 7 odst. 2, čl. 8 odst. 1, článku 2, čl. 9 odst. 1 a čl. 10 odst. 3 Jednotných právních předpisů CUI.

Generální tajemník OTIF by se měl požádat, aby všechny změny Jednotných právních předpisů CUI předložil valnému shromáždění k rozhodnutí.

3.5. BOD 8 – Nový přípojek H týkající se bezpečného provozu vlaků v mezinárodní přepravě

 *Relevantnost*

Generální tajemník OTIF navrhl na valném shromáždění v roce 2015 vytvořit právní základ v Úmluvě COTIF na podporu interoperability mimo Evropskou unii. Navržený nový přípojek H stanoví předpisy pro řízení bezpečného provozu vlaků v mezinárodní přepravě. Koncepce je taková, že státní orgány by měly vydávat bezpečnostní certifikáty pro železniční podniky na základě harmonizovaných kritérií jako důkaz, že železniční podniky jsou schopny v dotčeném státě provozovat vlaky bezpečně. Podnět k tomuto navrhovanému znění dal přímo acquis Unie a představuje další krok ke společným ustanovením souvisejícím s požadavky, které se týkají železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, za účelem zajištění bezpečného provozu vlaků v Unii a mimo ní. Za předpokladu, že některé připomínky budou zohledněny, návrh znění nového přípojku H k Úmluvě COTIF by byl plně v souladu s ustanoveními nové směrnice (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic a souvisejícím sekundárním právem.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Unie přijala značný počet právních nástrojů v oblasti interoperability a bezpečnosti, kromě jiného i jako součást 4. železničního balíčku schváleného v roce 2016. Navrhované přijetí nového přípojku H k Úmluvě COTIF se dotýká oblasti, na níž se vztahuje směrnice (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic (přepracované znění). Pravomoc Unie je proto svojí povahou výlučná a Unie by z toho důvodu měla uplatnit hlasovací práva.

*Postoj*

Pokud jde o návrh znění nového přípojku H (dokument LAW-17131-CR26/8.1), Unie by měla hlasovat za navržené znění s následujícími výhradami ((proškrtnuté – vymazat; podtržené – doplnit):

* Čl. 2 písm. b): Nahradit výraz „certifikační autorita“ výrazem „orgány pro vydávání bezpečnostního certifikátu“. Toto nahrazení by se mělo tudíž provést v celém znění. V němčině: *„Sicherheitsbescheinigungsbehörde“* namísto „*Zertifizierungsbehörde*“*.* Ve francouzštině: *„autorité de certification de sécurité“* namísto „*autorité de certification*“.

Tento návrh je určen k zajištění souladu s terminologií acquis Unie a rovněž souladu v rámci samotného přípojku H (článek 5 se vztahuje na *„vydávání bezpečnostního certifikátu“*). Toto vylepšení se doporučuje, ale nemusí se odhlasovat většinou kladných hlasů.

* Čl. 4 odst. 1: Doplnit větu *„Orgán pro vydávání bezpečnostního certifikátu a orgán dohledu uvedený v čl. 6 odst. 1 mohou být dva oddělené subjekty, nebo mohou být začleněny do stejné organizace.“*

Tento návrh je určen k tomu, aby se vysvětlilo, že obě institucionální uspořádání jsou přípustná, a zamezilo tomu, že by členské státy, v nichž vnitrostátní bezpečnostní orgán plní obě funkce, musely zřídit dva oddělené subjekty.

* Čl. 6 odst. 1: Doplnit větu *„Orgán dohledu a orgán pro vydávání bezpečnostního certifikátu uvedený v čl. 4 odst. 1 mohou být dva oddělené subjekty, nebo mohou být začleněny do stejné organizace.“*

Tento návrh je určen k tomu, aby se vysvětlilo, že obě institucionální uspořádání jsou přípustná, a zamezilo tomu, že by členské státy, v nichž vnitrostátní bezpečnostní orgán plní obě funkce, musely zřídit dva oddělené subjekty.

* Čl. 8 odst. 3 písm. b): Změnit text takto: *„Postupy a také společná bezpečnostní metoda pro požadavky na systém řízení bezpečnosti, kterou mají používat certifikační autority, když vydávají bezpečnostní certifikáty, včetně nezbytných spojení se společnou bezpečnostní metodou pro hodnocení rizik a jiných souvisejících právních předpisů.“*

Doplnění odkazu na „postupy“: Tyto postupy byly zahrnuty do společné bezpečnostní metody EU pro požadavky na systém řízení bezpečnosti (CSM pro SMS) a teď byly začleněny do návrhu Komise na „prováděcí nařízení o praktických opatřeních pro vydávání jednotných bezpečnostních certifikátů“. Pokud organizace OTIF chce udržet stejný rozsah harmonizace, jaký původně plánovala, měla by kromě společné bezpečnostní metody pro požadavky na systém řízení bezpečnosti zahrnout příslušné postupy. Toto vylepšení se doporučuje, ale nemusí se odhlasovat většinou kladných hlasů.

Spojení se společnou bezpečnostní metodou pro hodnocení rizik (CSM RA) a jiné související právní předpisy: Návrh nařízení Komise v přenesené pravomoci, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro požadavky na systém řízení bezpečnosti, vyžaduje uplatňování společné bezpečnostní metody pro hodnocení rizik a jiných právních předpisů (zejména kromě jiného technické specifikace pro interoperabilitu provozu a řízení dopravy, „OPE TSI“), s cílem zajistit, aby *„provozní uspořádání (organizace) odpovídalo požadavkům příslušných technických specifikací pro interoperabilitu týkajícím se bezpečnosti a souvisejícím vnitrostátním pravidlům a jiným odpovídajícím požadavkům“*.Proto by se výše uvedené vylepšení čl. 8 odst. 3 písm. b) mělo podpořit a důrazně obhajovat.

* Čl. 8 odst. 3 písm. c): Změnit text takto: *„Společná bezpečnostní metoda pro monitorování, kterou mají používat železniční podniky, ~~a případně~~ provozovatelé infrastruktury a subjekty odpovědné za údržbu“*.

Tento návrh je v souladu s čl. 7 odst. 4 přípojku H, který vyžaduje, aby jak železniční podniky, tak i provozovatelé infrastruktury, *„vytvořili svůj systém řízení bezpečnosti a sledovali jeho správné uplatňování“*. Používání společné bezpečnostní metody pro sledování je povinné pro provozovatele infrastruktury v EU a bylo by prospěšné i mimo Unii. Používání společné bezpečnostní metody pro sledování je povinné pro subjekty odpovědné za údržbu. Povinné používání společné bezpečnostní metody provozovateli infrastruktury se doporučuje, nemusí se však odhlasovat většinou kladných hlasů. Povinné používání společné bezpečnostní metody subjekty odpovědnými za údržbu je požadavkem a mělo by se zahrnout do textu.

* Čl. 2 písm. f), redakční úprava, uvedení do souladu s terminologií Unie (německá verze): *„„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals.“*
* Čl. 7 odst. 4, redakční úprava (německá verze): *„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.“*

Co se týče navrhovaných změn článků 2, 6, 20, 33 a 35 Úmluvy COTIF (dokument LAW-17131-CR26/8.2), které jsou ovšem nezbytné za účelem zahrnutí nového přípojku H do Úmluvy COTIF, měla by Unie hlasovat za navrhované znění a souhlasit s tím, aby byl generální tajemník požádán o jejich předložení valnému shromáždění k rozhodnutí.

3.6. BOD 9 – Částečná revize Jednotných právních předpisů ATMF (přípojek G)

 *Relevantnost*

Pro mezinárodní železniční dopravu je důležité, aby byla harmonizována ustanovení, která se používají na základě práva Unie a Úmluvy COTIF. Ustanovení Jednotných právních předpisů ATMF jsou kompatibilní s ustanoveními směrnice Evropské unie 2008/57/ES o interoperabilitě a s příslušnými částmi směrnice 2009/49/ES o bezpečnosti. Přijetím čtvrtého železničního balíčku změnila Unie několik ustanovení pro tento acquis a informovala o těchto změnách odbornou komisi pro technické otázky organizace OTIF a její stálou pracovní skupinu. Na základě analýzy Komise připravil sekretariát OTIF a pracovní skupina změny Jednotných právních předpisů ATMF, aby byla zajištěna průběžná harmonizace s právem Unie.

Změny týkající se článků 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 a 13 Jednotných právních předpisů ATMF jsou nezbytné v zájmu harmonizace určité terminologie s novými ustanoveními EU a zohlednění některých procedurálních změn v EU, zejména skutečnosti, že Agentura EU pro železnice bude oprávněna vydávat povolení pro vozidla. Základní pojetí ATMF není předmětem navrhovaných změn.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Unie přijala značný počet právních nástrojů v oblasti interoperability a bezpečnosti, kromě jiného i jako součást čtvrtého železničního balíčku schváleného v roce 2016. V daném případě návrh textu mění Jednotné právní předpisy ATMF, které zahrnují povolování pro vozidla. Na tato ustanovení se vztahuje směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění). Otázka tedy spadá do (výlučné) pravomoci Unie a Unie by proto měla uplatnit hlasovací práva.

*Postoj*

Navržené změny uvedené v dokumentu LAW-17133-CR26/9 jsou založeny na návrhu Unie, a pokud níže uvedené připomínky budou zohledněny, byly by plně v souladu s příslušnými ustanoveními nové směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě a souvisejícím sekundárním právem.

Unie by měla podpořit návrh změn s těmito výhradami: (proškrtnuté – vymazat; podtržené – doplnit).

* V čl. 7 odst. 1a změnit text takto:

*„Vozidla musí splňovat jednotné technické předpisy platné v době podání žádosti o admisi, modernizaci nebo obnovu v souladu s těmito Jednotnými právními předpisy a s přihlédnutím ke strategii přechodu na používání jednotných technických předpisů podle ustanovení čl. 8 odst. 2a a čl. 8 odst. 4 písm. f) APTU a možnostem odchylek stanovených v článku 7a ATMF; tento soulad se musí trvale udržovat, dokud se vozidlo používá.*

*Odborná komise pro technické otázky posoudí potřebu zpracovat přílohu k těmto Jednotným právním předpisům, včetně ustanovení umožňujících žadatelům získat větší právní jistotu v předpisech, které se mají používat, a to už předtím, než předloží svou žádost o admisi, modernizaci nebo obnovu vozidel.“*

Právní jistota je pro průmysl EU velmi důležitá. Cílem návrhu je zvýšit právní jistotu, kromě jiného i zavedením pojmu (EU) „provedení předem“, což je dobrovolný postup, během něhož na základě informací poskytnutých žadatelem vydá povolovací subjekt stanovisko, včetně určení verze TSI a vnitrostátních pravidel, které se mají používat pro následující žádosti o povolení (aniž jsou dotčeny změny právních požadavků, které by zrušily platnost tohoto stanoviska). Cílem návrhu je udělit mandát odborné komisi pro technické otázky, aby posoudila zahrnutí těchto ustanovení do Úmluvy COTIF.

* V čl. 2 písm. w) změnit definici a důsledně v celém textu používat výraz *„vozidla“* (ve všech jazycích).

Definice by měla znít: *„„vozidly“ se rozumí železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní.“* Tato definice je v souladu s definicí uvedenou v čl. 2 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě. V celém textu by se měl používat výraz *„vozidlo (vozidla)“* a ne výraz *„železniční vozidlo“*, jenž se vyskytuje na některých místech.

* V článku 5 redakční úprava (německá verze): Nahradit výraz „*Notifikation*“ výrazem „*Notifizierung*“ ve větě *„Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung […].“* A dále *„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 redakční úprava (německá verze): Nahradit výraz „*Verzeichnis*“ výrazem „*Dossier*“ ve větě *„Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*“ A dále ve větě *„Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen“.*
* V čl. 13 odst. 1 písm. a) redakční úprava (anglická a německá verze): Nahradit zkratku CTE plným názvem komise *„comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;“* a *„mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;“*.
* Doplnit tento článek 14: *„Článek 14 – Přílohy a doporučení*

*1 Odborná komise pro technické otázky rozhodne, zda přijmout přílohu nebo ustanovení, které ji pozměňuje, v souladu s postupem stanoveným v článcích 16, 20 a čl. 33 odst. 6 Úmluvy. Rozhodnutí vstoupí v platnost v souladu s čl. 35 odst. 3 a 4 Úmluvy.*

*2 Žádost o přijetí přílohy nebo ustanovení, které ji pozměňuje, může podat: a) kterýkoli smluvní stát; b) jakákoli regionální organizace vymezená v čl. 2 písm. x) ATMF; c) reprezentativní mezinárodní sdružení, pro jehož členy je existence přílohy nezbytná z důvodů bezpečnosti a hospodárnosti ve vykonávání jejich činnosti.*

*3 Za zpracování příloh odpovídá odborná komise pro technické otázky s pomocí příslušných pracovních skupin a generálního tajemníka na základě žádostí podaných v souladu s odst.odst. 2.*

*4 Odborná komise pro technické otázky může doporučit metody a postupy týkající se technického propuštění železničního materiálu používaného v mezinárodním provozu.“*

Tento článek je potřebný, aby se určilo, jak může odborná komise pro technické otázky plnit mandát, který jí byl udělen v navržené doplňující větě k čl. 7 odst. 1a. Je stejný jako článek 8 nového přípojku H.

3.7. BOD 10 - Částečná revize Jednotných právních předpisů APTU (přípojek F)

 *Relevantnost*

Pro mezinárodní železniční dopravu je důležité, aby byla harmonizována ustanovení, která se používají na základě práva Unie a Úmluvy COTIF. Ustanovení Jednotných právních předpisů ATMF jsou kompatibilní s ustanoveními směrnice 2008/57/ES o interoperabilitě, zejména s ustanoveními, která se týkají obsahu Jednotných technických předpisů a jejich rovnocennosti s technickými specifikacemi Evropské unie pro interoperabilitu (TSI). Přijetím čtvrtého železničního balíčku, a zejména přepracovaným zněním směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě, změnila Unie několik ustanovení pro tento acquis a informovala o uvedených změnách odbornou komisi pro technické otázky organizace OTIF a její stálou pracovní skupinu. Na základě analýzy Evropské komise připravil sekretariát OTIF a pracovní skupina změny Jednotných právních předpisů APTU, aby byla zajištěna průběžná harmonizace s právem Unie. Změny se týkají článku 8 Jednotných právních předpisů APTU a spočívají v doplnění dvou oddílů do obsahu Jednotných technických předpisů, které jsou rovnocenné s TSI EU. Tyto změny jsou nezbytné, aby se zajistilo, že obsah budoucích TSI Evropské unie a Jednotných technických předpisů COTIF zůstane rovnocenný. Základní pojetí APTU není předmětem navrhovaných změn.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Unie přijala značný počet právních nástrojů v oblasti interoperability a bezpečnosti, kromě jiného i jako součást čtvrtého železničního balíčku schváleného v roce 2016. V daném případě návrh textu mění Jednotné právní předpisy APTU, které zahrnují technické specifikace pro železniční vozidla. Na tato ustanovení se vztahuje směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění). Otázka tedy spadá do výlučné pravomoci Unie, a Unie by proto měla uplatnit hlasovací práva.

*Postoj*

Navržené změny uvedené v dokumentu LAW-17133-CR26/10 jsou založeny na návrhu Unie a jsou plně v souladu s ustanoveními nové směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě a souvisejícím sekundárním právem.

Unie by měla podpořit změny článku 8 přípojku F k Úmluvě COTIF a schválení změn k příslušné vysvětlující zprávě.

3.8. BOD 13 – Částečná revize Jednotných právních předpisů CUV (předložená Švýcarskem)

 *Relevantnost*

Dne 13. listopadu 2017 Švýcarsko předložilo dokument LAW-17144-CR 26/13 s návrhem na změnu čl. 7 odst. 1 Jednotných právních předpisů CUV týkající se odpovědnosti držitele vozidla a uživatele vozidla (železniční podniky) v případě škody způsobené vozidlem, která vznikla v důsledku jeho závady.

Dne 18. prosince 2017 sekretariát OTIF uveřejnil externí právní posudek švýcarského návrhu (dokument LAW-17156-CR26/13 Add. 1). Dne 19. ledna 2018 sekretariát OTIF uveřejnil rovněž dokument LAW-18001-CR26/13 Add. 2 o přezkumu návrhů na změny článku 7 Jednotných právních předpisů CUV. Poslední dokument shrnuje dřívější diskusi o této otázce v příslušné pracovní skupině OTIF a připomíná, že na posledním zasedání valného shromáždění v září 2015 nemohl být přijat žádný návrh rozhodnutí.

Návrh Švýcarska je předložen revizní komisi k posouzení a případnému předložení na příštím zasedání valného shromáždění k rozhodnutí. Návrh doplňuje nové kritérium pro poskytnutí důkazu o odpovědnosti držitele vozidla za škodu způsobenou závadou na vozidle. Ovšem podle platného článku 7 Jednotných právních předpisů CUV, uplatňují-li ho smluvní strany, je držitel vozidla odpovědný, pouze pokud se prokáže, že ke škodě způsobené vozidlem došlo v důsledku závady, za níž odpovídá. Zdá se, že návrh změny doplňuje druhé kritérium, a sice že držitel vozidla musí prokázat, že neodpovídá za závadu, kvůli které vznikla škoda.

Je třeba poznamenat, že odstavec 2 platného článku 7 CUV stanoví, že *„smluvní strany mohu uzavírat dohody, které se od odstavce 1 odchylují.“.*

Na základě toho společnosti v odvětví uskutečnily v letech 2013 až 2016 jednání, jejichž výsledkem je dohoda schválená 600 železničními společnostmi, která umožňuje potřebné změny jednotné Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů (VSP)[[3]](#footnote-3), aby se lépe vysvětlily odpovědnosti vlastníků kolejových vozidel. Podepsaná dohoda zavedla do VSP nový článek 27, který se týká zásady odpovědnosti v případě škody způsobené železničním vozem, aby se dosáhlo lepší rovnováhy a poskytlo více jasnosti pro celé odvětví v případě škody způsobené železničním vozem. Zavádí zejména pojem *„domněnka zavinění“*, která umožňuje založit odpovědnost držitele vozidla za závadu vozidla způsobenou porušením jeho povinnosti údržby. Tato změna je použitelná ode dne 1. ledna 2017.

Znění článku 27 VSP je v současné době následující: *„Článek 27: Princip odpovědnosti*

*27.1 Držitel vozu nebo této smlouvě podléhající předchozí uživatel vozu odpovídá za škody způsobené vozem, pokud se ho zavinění týká. Zavinění držitele vozu se předpokládá, neplnil-li správě své povinnosti vyplývající z článku 7, ledaže by toto porušení povinnosti nezpůsobilo škodu, nebo k ní nepřispělo.*

*27.2 Viník osvobodí používající železniční dopravní podnik od nároků třetích osob, pokud používající železniční dopravní podnik nenese žádnou vinu.*

*27.3 V případě spoluviny používajícího železničního dopravního podniku hradí odškodnění každý odpovědný podle svého podílu na vzniku škody.*

*27.4 Pokud za škodu odpovídá třetí osoba sama nebo je spoluodpovědná, obrátí se smluvní strany při řešení škodního případu v první řadě na třetí osoby. Signatář, který má smlouvu s třetí stranou, uplatní nárok prioritně především vůči třetí straně.*

*27.5 Držitel je na požádání povinen prokázat povinné pojištění ručení za škody odpovídající národnímu zákonodárství.“*

V současné době většina držitelů vozů a železničních podniků působících v Unii uplatňují VSP v souladu s odstavcem 2 platného článku 7 CUV. Švýcarský návrh proto není nutný, jelikož dohody, jichž dosáhly společnosti v odvětví, jsou dostačující pro jasné vymezení odpovědností držitele vozu a železničních podniků v případě škody způsobené vozidlem na základě kupní smlouvy. Nejsou žádné náznaky, že tato dohoda nedosahuje vhodnou rovnováhu mezi zájmy příslušných stran. Švýcarský návrh také neposkytuje důkladný logický výklad a dostatečné odůvodnění navržených změn.

*Pravomoc a uplatňování hlasovacích práv*

Jednotné právní předpisy podle přípojku D náleží do smluvního práva o používání vozidel v mezinárodní železniční přepravě. Navržené změny, které se zabývají odpovědností za ztrátu nebo škodu způsobenou vozidlem, se nedotýkají oblasti působnosti existujících pravidel Unie, ani je nemění. Unie proto sdílí pravomoc v této otázce s členskými státy.

Jelikož Unie má řadu hlasů rovnajících se členským státům, které jsou smluvními stranami Úmluvy COTIF, s cílem zajistit v hlasování zastoupení 26 hlasů se navrhuje, aby Unie uplatnila svá hlasovací práva jménem členských států.

*Postoj*

Unie by měla vystupovat proti návrhu na posouzení změny článku 7 Jednotných právních předpisů CUV předloženého Švýcarskem.

4. Právní základ

4.1. Procesní právní základ

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU zavádí rozhodnutí, jimiž 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“.

Výraz *„akty s právními účinky“* zahrnuje akty s právními účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale *„mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem EU“*[[4]](#footnote-4).

Revizní komise OTIF je orgán zřízený dohodou, a to s Evropskou unii, k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

Akty, k jejichž přijetí vyzvala revizní komise, tvoří akty s právními účinky. Zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy EU v oblasti železniční dopravy.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nemění institucionální rámec dohody.

Procesním právním základem pro navržené rozhodnutí je proto čl. 218 odst. 9 SFEU.

4.2. Hmotněprávní základ

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí především na cíli a obsahu zamýšleného aktu, k němuž se zaujímá postoj jménem Unie. Zamýšlený akt se týká železniční dopravy.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je proto článek 91 SFEU.

4.3. Závěr

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

5. Uveřejnění zamýšleného aktu

Jelikož akt revizní komise OTIF změní Úmluvu COTIF a některé její přípojky, je vhodné uveřejnit ho po jeho přijetí v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2018/0026 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, jenž má být zaujat jménem Evropské unie na 26. zasedání revizní komise OTIF k některým změnám Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) a přípojků k ní

**RADA EVROPSKÉ UNIE,**

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 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 „Úmluva COTIF“) v souladu s rozhodnutím Rady 2013/103/EU[[5]](#footnote-5).

(2) Úmluvu COTIF uplatňují všechny členské státy kromě Kypru a Malty.

(3) Očekává se, že revizní komise zřízená v souladu s čl. 13 odst. 1 písm. c) Úmluvy COTIF rozhodne na svém 26. zasedání, které se má konat od 27. února do 1. března 2018, o určitých změnách Úmluvy COTIF a rovněž některých přípojků k ní, a to přípojků E (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě – CUI), 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) a G (Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě – ATMF).

(4) Revizní komise má na tomto zasedání rovněž rozhodnout o přijetí nového Přípojku H týkajícího se bezpečného provozu vlaků v mezinárodní dopravě.

(5) Cílem změn jednacího řádu revizní komise OTIF je aktualizovat některá ustanovení jako výsledek přistoupení Unie k Úmluvě COTIF v roce 2011, zejména pokud jde o ustanovení upravující hlasovací právo regionální organizace a zjištění usnášeníschopnosti.

(6) Cílem změn Úmluvy COTIF je zlepšit a usnadnit postup její revize za účelem důsledného a rychlého provádění změn Úmluvy COTIF a jejích přípojků a zamezení nepříznivým účinkům současného zdlouhavého postupu pro revizi, včetně rizika vnitřního nesouladu mezi změnami přijatými revizní komisí a změnami přijatými valným shromážděním, jakož i vnějšího nesouladu, a to zejména s právem Unie.

(7) Změny přípojku E (CUI) mají za cíl vysvětlit rozsah platnosti Jednotných právních předpisů CUI, aby se zajistilo, že se Jednotné právní předpisy CUI budou více systematicky uplatňovat k určenému účelu, tj. v mezinárodní železniční dopravě, například v koridorech pro nákladní dopravu nebo v mezinárodních osobních vlacích.

(8) Změny přípojků F (APTU) a G (ATMF) jsou zaměřeny na dosažení harmonizace mezi pravidly OTIF a pravidly Unie, zejména poté, co Unie v roce 2016 přijala čtvrtý železniční balíček.

(9) Nový přípojek H je určen ke zlepšení interoperability mimo Evropskou unii na základě koncepce harmonizovaných kritérií pro vydávání bezpečnostního certifikátu pro železniční podniky státními orgány jako důkaz, že železniční podniky jsou schopny v dotčeném státě bezpečně provozovat vlaky.

(10) Většina navržených změn je v souladu s právem a strategickými cíli Unie a Unie by je proto měla podpořit. Některé změny se musí v Unii posoudit důkladněji a měly by se na 26. zasedání revizní komise zamítnout,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Postoj, jenž má být zaujat jménem Unie na 26. zasedání revizní komise zřízené Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999, je uveden v příloze tohoto rozhodnutí.

2. Menší změny dokumentů uvedených v příloze tohoto rozhodnutí mohou zástupci Unie dohodnout v revizní komisi bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 2

Rozhodnutí revizní komise OTIF se po jeho přijetí uveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne

 Za Radu

 předseda

1. Rozhodnutí Rady 2013/103/EU ze dne 16. června 2011, Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. Zásada funkční rovnocennosti stanoví kritéria, podle nichž se elektronické komunikace mohou považovat za rovnocenné s komunikacemi v papírové formě. Určuje zejména specifické požadavky, které musí dodržet elektronické komunikace, aby plnily stejný účel a funkce, o jejichž dosažení usilují určité pojmy v tradičním papírovém systému – například „písemný“, „originál“, „podepsáno“ a „záznam“. [↑](#footnote-ref-2)
3. Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů (VSP) je multilaterální smluvní rámec založený na CUV a doplňující CUV (dodatek D Úmluvy COTIF) pro používání železničních vozů; obsahuje veškerá související vzájemná práva a povinnosti železničních podniků a držitelů železničních vozů týkající se používání železničních vozů a ušetří smluvní strany potřeby projednávat řadu bilaterálních dohod, čímž zajišťuje interoperabilitu železničních vozů na liberalizovaném evropském železničním trhu; v případě potřeby může být flexibilně doplněna dalšími smluvními ujednáními; neobsahuje obchodní podmínky. [↑](#footnote-ref-3)
4. Věc C-399/12, Německo v. Rada (OIV), ECLI: EU:C:2014:2258, bod 61–64. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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). Znění Dohody mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) o přistoupení Evropské unie k Úmluvě COTIF (dále jen „dohoda“) je připojeno k rozhodnutí Rady. [↑](#footnote-ref-5)