Predkladacia správa

 Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980
(ďalej len „dohovor COTIF 1980“) nadobudol platnosť dňa 1. mája 1985.
Súčasne sa vytvorila Medzištátna organizácia pre medzinárodnú železničnú prepravu (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail - OTIF) so sídlom
v Berne. Kompetencie dohovoru COTIF 1980 boli vyhradené len v oblasti prepravného práva. Smernica Rady 91/440/ES zo dňa 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva
zakladá podnet na revíziu dohovoru COTIF 1980 a v poradí 5. valné zhromaždenie OTIF schválilo 3. júna 1999 vo Vilniuse protokol 1999, ktorým sa zmenil dohovor COTIF 1980 a nadobudol znenie, ktoré sa stalo jeho neoddeliteľnou súčasťou. Zmenený dohovor
(ďalej len „dohovor COTIF v znení protokolu 1999“) spolu s jeho 7 prílohami nadobudol platnosť dňa 1. júla 2006 a jeho kompetencie sa rozšírili o oblasť využívania infraštruktúry, používania vozidiel a interoperability a bezpečnosti železníc (schvaľovanie, jednotné technické normy a predpisy). Protokol o zmene dohovoru COTIF 1980 z 3. júna 1999 schváleného vo Vilniuse 1999 (ďalej len „protokol 1999“) má charakter medzinárodnej zmluvy prezidentskej povahy, pretože upravuje ucelenú oblasť práv a povinností fyzických osôb a právnických osôb.

 Okrem prepravného práva, prebrala OTIF aj právo využívania infraštruktúry, používania vozňov, schvaľovania jednotných technických noriem a predpisov a vozňov
a iného železničného materiálu pre medzinárodnú železničnú prepravu s cieľom zabezpečenia interoperability  v 42 členských štátoch OTIF vrátane Švajčiarska, štátov Afriky, Blízkeho východu a Ázie. Európska únia (EÚ) v rámci rokovaní o protokole 1999 deklarovala záujem pristúpiť k zmluvnému dokumentu, aby mohla zastupovať členské štáty EÚ v rozsahu zverených kompetencií.

V časovom rozmedzí 7 rokov ratifikačného procesu protokolu 1999 členskými štátmi OTIF Európske spoločenstvo (ďalej len „ES“) prevzalo iniciatívu v oblastiach,  ktoré upravuje aj nový dohovor COTIF (Smernice 2001/13/ES 2001/14/ES 2001/51/ES, 2004/50/ES, Technické špecifikácie interoperability (TSI)) a tým dochádza k rozdielnym postupom, predovšetkým v oblasti schvaľovania vozidiel (interoperabilita) a využívania infraštruktúry. Preto v rámci pripravovanej prístupovej zmluvy ES k dohovoru COTIF v znení protokolu 1999 podľa jeho článku 38 iniciovala OTIF v roku 1994 založenie pracovnej skupiny (6 členských štátov OTIF a ES s účasťou zástupcu OTIF a EK),
ktorá mala za úlohu v tomto prechodnom období prispôsobiť právo OTIF právu ES,
aby sa odstránili tieto disproporcie a aby nedochádzalo k dvojkoľajnosti postupu,
resp. k duplicite prác. V poradí 7. valné zhromaždenie OTIF, ktoré sa uskutočnilo v novembri 1995 v Berne, prijalo závery v danej oblasti a dalo mandát OTIF,
aby v spolupráci s EK pripravilo návrhy na zmeny príloh F (APTU - Jednotné právne predpisy pre vyhlásenie záväzných technických noriem a prijatie jednotných právnych predpisov pre železničný materiál určený na používanie v medzinárodnej preprave)
a G (ATMF - Jednotné právne predpisy pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej doprave).

EK však preskúmala pripravený návrh prístupovej zmluvy EÚ k novému dohovoru COTIF podľa jeho článku 38 v súvislosti  s jeho článkom 3, odsek 2, ktorý upravuje vzťah medzi právom EÚ a  právom OTIF, na základe ktorého v prípade  kolízie medzi právom
EÚ a právom OTIF má prednosť právo EÚ a domnievala sa, že predmetné prílohy APTU
a ATMF obsahujú ustanovenia, ktoré sú nezlučiteľné s legislatívou EÚ. To isté sa týkalo
aj prílohy E (CUI - Jednotné právne predpisy pre zmluvy o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave).

Z predmetného dôvodu Európska komisia (ďalej len „EK“) vyzvala členské štáty EÚ, ktoré sú súčasne členskými štátmi OTIF, aby podali vyhlásenia o neuplatňovaní dodatkov:
E (CUI - Jednotné právne predpisy pre zmluvy o využívaní železničnej infraštruktúry v medzinárodnej železničnej preprave), F (APTU - Jednotné právne predpisy pre vyhlásenie záväzných technických noriem a prijatie jednotných právnych predpisov pre železničný materiál určený na používanie v medzinárodnej preprave) a G (ATMF - Jednotné právne predpisy pre technické schvaľovanie železničného materiálu používaného v medzinárodnej doprave). Toto riešenie bolo zo strany EK prijaté ako dočasné riešenie pokiaľ nenastane úplná harmonizácia predpisov OTIF s legislatívou EÚ. Úlohou bola poverená pracovná skupina zložená zo zástupcov EK (Európskej železničnej agentúry - ERA), OTIF a vybraných členských štátov OTIF. Slovenská republika (ďalej len „SR“) prijala príslušné opatrenia a podľa článku 42 odseku 1 dohovoru COTIF v znení protokolu 1999 uplatnila vyhlásenie o neuplatňovaní dodatkov E (CUI), F (APTU) a G (ATMF), ktoré nadobudli
platnosť pre SR 31. decembra 2008 (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky č. 165/2010).

Prístupová zmluva EÚ k dohovoru COTIF v znení protokolu 1999 nadobudla platnosť dňa 1. júla 2011 a na jej základe nastala úzka spolupráca medzi EK a OTIF umožňujúca harmonizovať interoperabilitu a bezpečnosť železníc v euroázijskom a severoafrickom priestore. EK zastupuje členské štáty EÚ, ktoré odvolali vyhlásenia
k dohovoru COTIF v znení protokolu 1999 vo Výbore znalcov pre technické otázky OTIF (CTE), ktorý schvaľuje Jednotné technické predpisy a normy (UTP). UTP sú plne harmonizované so smernicami EÚ a z nich vyplývajúcimi technickými špecifikáciami interoperability (TSI). Na základe uvedeného vyzvala EK členské štáty EÚ na odvolanie vyhlásení.

V primárnom práve EÚ je daná problematika upravená v 3. časti, Hlava VI (Doprava) Zmluvy o fungovaní Európskej únie. V sekundárnom práve EÚ je daná problematika upravená v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21.novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. ES L 343, 14. 12. 2012), smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/51/ES z 28. júna 2001, ktorou sa dopĺňajú ustanovenia článku 26 dohovoru, ktorým sa vykonáva Schengenská dohoda zo 14. júna 1985 (Ú. v. ES L 187, 10. 7. 2001) a v smernici Európskeho parlamentu
a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 191, 18. 7. 2008)“.

Materiál je legislatívnej povahy, odvolanie vyhlásenia SR nemá vplyv na životné prostredie, na rozpočet verejnej správy, na informatizáciu spoločnosti a podnikateľské prostredie, ani sociálne vplyvy; nezasahuje do pôsobnosti iných orgánov verejnej moci
a je v súlade so zahraničnými záujmami SR. Odvolanie vyhlásenia SR vytvorí priaznivé podmienky pre železničný priemysel pri výrobe a schvaľovaní železničných vozidiel
pre medzinárodnú železničnú dopravu nielen pre členské štáty EÚ, ale aj pre ostatné štáty OTIF, nakoľko technické normy a predpisy sú úplne harmonizované.

Materiál bol schválený uznesením vlády SR č. 67 zo dňa 18. februára 2015 bez pripomienok.

Prezident Slovenskej republiky, nemá pripomienky a súhlasil s pokračovaním
vo vnútroštátnom schvaľovacom procese.