KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.3.2024 r.
COM(2024) 118 final

2024/0065 (NLE)

Wniosek

# DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 58. sesji Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami w odniesieniu do niektórych zmian w załączniku C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami**

# UZASADNIENIE

## 1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustanawiającej stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych („komisja ekspertów RID") w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) Dotyczy ona przewidywanego przyjęcia niektórych zmian przepisów technicznych i administracyjnych zawartych w załączniku do załącznika C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF). Decyzja w sprawie przedmiotowych zmian ma zostać podjęta przez wspomnianą komisję.

## 2. KONTEKST WNIOSKU

### 2.1. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmieniona protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., jest umową międzynarodową, której umawiającymi się stronami są zarówno Unia, jak i 25 państw członkowskich (z wyjątkiem Cypru i Malty).

Unia Europejska przystąpiła do COTIF na mocy decyzji Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r.[1]

### 2.2. Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)

Zgodnie z jej art. 7 COTIF obejmuje również między innymi załączniki, o których mowa w jej art. 6. W ich skład wchodzi „Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)", stanowiący załącznik C do Konwencji. RID ma zastosowanie, jeżeli nie złożono oświadczeń i zastrzeżeń zgodnie z odpowiednimi postanowieniami COTIF[2].

RID ma na celu uregulowanie międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych kolejami między państwami członkowskimi OTIF, które stosują przepisy RID (umawiające się państwa stosujące RID)[3].

Dyrektywa 2008/68/WE w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych[4] stanowi, że RID ma zastosowanie również do przewozów wykonywanych w państwach członkowskich UE.

---

1 Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1).

2 Art. 42 ust. 1 COTIF.

3 Obecnie liczba państw członkowskich OTIF wynosi 50, a liczba umawiających się państw stosujących RID to 45.

4 Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

## 2.3. Komisja ekspertów RID

Komisja ekspertów RID jest organem utworzonym na mocy art. 13 ust. 1 lit. d) COTIF. Zgodnie z art. 18 COTIF komisja ekspertów RID podejmuje decyzje w sprawie propozycji mających na celu zmianę Konwencji. W jej skład wchodzą przedstawiciele państw członkowskich OTIF, które stosują RID, oraz Unii Europejskiej.

## 2.4. Planowany akt komisji ekspertów RID

Oczekuje się, że w dniu 23 maja 2024 r. komisja ekspertów RID podczas swojej 58. sesji przyjmie szereg zmian aktualizujących załącznik do RID zgodnie z postępem naukowo-technicznym („planowany akt").

Celem planowanego aktu jest zapewnienie bezpiecznego i pewnego transportu towarów niebezpiecznych koleją poprzez aktualizację niektórych postanowień. Zmiany te obejmują między innymi wykaz towarów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu, instrukcje pakowania, wykaz mających zastosowanie norm oraz inne wymogi techniczne mające zastosowanie do różnych środków ograniczających rozprzestrzenianie.

Należy zauważyć, że międzynarodowe przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych są ustanawiane w ramach różnych organizacji międzynarodowych, np. OTIF. Należą do nich Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (EKG ONZ) i różne wyspecjalizowane organy Organizacji Narodów Zjednoczonych, takie jak Podkomitet Ekspertów ONZ ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych Rady Gospodarczej i Społecznej ONZ (ECOSOC). Ponieważ należy zachować zgodność między tymi przepisami, organizacje zaangażowane w te działania opracowały kompleksowy międzynarodowy system do celów koordynacji i harmonizacji. Przepisy są dostosowywane w dwuletnim cyklu.

W trakcie przygotowywania tych zmian zasięgnięto opinii dużej liczby ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas przygotowywania przedmiotowych zmian odbyły się następujące spotkania techniczne:

– spotkania Podkomitetu Ekspertów ONZ ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych Rady Gospodarczej i Społecznej ONZ na:

1) 58. sesji w Genewie w dniach 28 czerwca–2 lipca 2021 r.;

2) 59. sesji w Genewie w dniach 29 listopada–8 grudnia 2021 r.;

3) 60. sesji w Genewie w dniach 27 czerwca–6 lipca 2022 r.;

4) 61. sesji w Genewie w dniach 28 listopada–6 grudnia 2022 r.;

5) 62. sesji w Genewie w dniach 3–7 lipca 2023 r.;

– spotkania komisji ekspertów RID i grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych w ramach wspólnego posiedzenia EKG ONZ na:

1) sesji wiosennej 2022 w Bernie w dniach 14–18 marca 2022 r.;

2) sesji jesiennej 2022 w Genewie w dniach 12–16 września 2022 r.;

3) sesji wiosennej 2023 w Bernie w dniach 20–24 marca 2023 r.;

4) jesiennej sesji w 2023 r. w Genewie w dniach 19–27 września 2023 r.;

5) kolejne wspólne posiedzenie odbędzie się w Bernie w dniach 25–28 marca 2024 r.;

– spotkania w ramach stałej grupy roboczej komisji ekspertów RID na:

1) 15. sesji w Bernie w dniach 23–24 listopada 2022 r.;

2) 16. sesji w Londynie w dniach 20–23 listopada 2023 r.

W trakcie tych spotkań poszczególne propozycje zmian były analizowane i rozpatrywane przez wyżej wymienione komisje ekspertów. W większości przypadków zalecane działanie otrzymało jednomyślne poparcie. W przypadku niektórych wniosków zalecenia popiera większość ekspertów.

Zatem zgodnie z art. 35 COTIF, po uzgodnieniu zmian przez komisję ekspertów RID, wchodzą one w życie w odniesieniu do wszystkich umawiających się stron pierwszego dnia szóstego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich umawiające się strony. Umawiająca się strona może wyrazić sprzeciw w terminie czterech miesięcy od dnia powiadomienia. W przypadku sprzeciwu jednej czwartej umawiających się stron zmiana nie wchodzi w życie.

Art. 38 COTIF stanowi, że w celu wykonywania prawa głosu i prawa złożenia sprzeciwu, o których mowa w art. 35 § 4, regionalna organizacja integracji gospodarczej, taka jak Unia Europejska, dysponuje liczbą głosów równą liczbie swoich członków będących jednocześnie państwami członkowskimi organizacji.

Oczekuje się, że odnośne zmiany na podstawie niniejszego wniosku wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. i staną się wiążące dla Unii i państw członkowskich, stanowiąc integralną część dorobku prawnego UE, chyba że strony zgłoszą wystarczającą liczbę sprzeciwów.

## 3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

### 3.1. Wyłączne kompetencje Unii

Unia jest pełnoprawną umawiającą się stroną COTIF.

Co więcej, art. 1 dyrektywy 2008/68/WE stanowi, że załącznik do RID ma zastosowanie do transportu kolejowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub pomiędzy nimi, z wyjątkiem tych państw członkowskich, które nie posiadają systemu kolejowego. Zgodnie z art. 4 dyrektywy 2008/68/WE dotyczącym krajów trzecich „transport towarów niebezpiecznych pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z przepisami ADR[5], RID lub ADN[6], o ile nie zastrzeżono inaczej w załącznikach”.

W tym celu Komisja została upoważniona do dostosowania załącznika II sekcja II.1 do dyrektywy 2008/68/WE w drodze aktu delegowanego, zgodnie z art. 8 dyrektywy.

Należy również zauważyć, że dyrektywa 2008/68/WE w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych[7] znajduje się w wykazie aktów unijnych, za pomocą których Unia wykonywała swoje kompetencje i które obowiązywały w momencie zawarcia umowy między UE a OTIF[8].

---

5 Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zawarta w Genewie w dniu 30 września 1957 r.

6 Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych zawarta w Genewie w dniu 26 maja 2000 r.

7 Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

8 Dodatek do załącznika I do decyzji Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r.

### 3.2. Stanowisko, jakie ma być zajęte

Zmiany w RID wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii i należy ustalić stanowisko Unii.

Planowane zmiany zostały uznane za właściwe dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych w opłacalny sposób, biorąc pod uwagę postęp technologiczny, a zatem można je poprzeć.

## 4. PODSTAWA PRAWNA

### 4.1. Proceduralna podstawa prawna

*4.1.1. Zasady*

W art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Pojęcie „akty mające skutki prawne" obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii"[9].

*4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Akt, który ma przyjąć komisja ekspertów RID, stanowi akt wywołujący skutki prawne. Planowany akt będzie wiążący dla Unii na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 6 RID, zgodnie z którym załącznik, który ma zostać zmieniony, stanowi integralną część rozporządzenia.

Co więcej art. 1 dyrektywy 2008/68/WE stanowi, że załącznik do RID ma zastosowanie do transportu kolejowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub pomiędzy nimi, z wyjątkiem tych państw członkowskich, które nie posiadają systemu kolejowego. Zgodnie z art. 4 dyrektywy 2008/68/WE dotyczącym krajów trzecich „transport towarów niebezpiecznych pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z postanowieniami ADR, RID lub ADN, o ile nie zastrzeżono inaczej w załącznikach".

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawę prawną wnioskowanej decyzji stanowi art. 218 ust. 9 TFUE.

### 4.2. Materialna podstawa prawna

*4.2.1. Zasady*

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści przewidzianego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii.

---

[9] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014: 2258, pkt 61–64.

*4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Główny cel i treść proponowanej decyzji dotyczą transportu kolejowego towarów niebezpiecznych.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

### 4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

## 5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ proponowaną decyzją komisji ekspertów RID wprowadzone zostaną zmiany w załączniku do RID, po jej przyjęciu należy opublikować informacje na temat wyniku posiedzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2024/0065 (NLE)

Wniosek

# DECYZJA RADY

## w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 58. sesji Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami w odniesieniu do niektórych zmian w załączniku C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami

**RADA UNII EUROPEJSKIEJ,**

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91, w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. („COTIF”), na mocy decyzji Rady 2013/103/UE[1].

(2) Zgodnie z art. 6 COTIF międzynarodowa komunikacja kolejowa i dopuszczenie taboru kolejowego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej podlegają przepisom wymienionym w tym artykule, w szczególności „Regulaminowi międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)”, stanowiącemu załącznik C do Konwencji.

(3) Dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[2] ustanowiono wymagania dotyczące drogowego, kolejowego lub śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi, poprzez odniesienie do RID.

(4) Zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d) COTIF Komisja Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych („komisja ekspertów RID”) w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) może przyjąć zmiany do załącznika do RID.

(5) W trakcie swojej 58. sesji w dniu 23 maja 2024 r. komisja ekspertów RID ma przyjąć zmiany w celu dostosowania załącznika do RID do postępu naukowo-technicznego.

(6) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach komisji ekspertów RID, gdyż zmiany w regulaminie RID będą wiążące dla Unii.

---

[1] Decyzja Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1).

[2] Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

(7) Planowane zmiany mają na celu zagwarantowanie bezpiecznego i efektywnego transportu towarów niebezpiecznych, uwzględniając jednocześnie postęp naukowo-techniczny w tym sektorze oraz opracowywanie nowych substancji i artykułów stwarzających zagrożenie podczas transportu.

(8) Planowane zmiany zostały uznane za właściwe do celów bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych w racjonalny pod względem kosztów sposób, a zatem można je poprzeć.

(9) Niewielkie zmiany w dokumentach, o których mowa w załączniku, mogą zostać uzgodnione na szczeblu technicznym na 17. sesji stałej grupy roboczej komisji ekspertów RID w dniu 22 maja 2024 r., w tym na podstawie zaleceń komisji ekspertów RID i grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych opracowanych w ramach wspólnego posiedzenia EKG ONZ,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 58. sesji Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych („komisja ekspertów RID”) w ramach Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) w ramach Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., określono w załączniku do niniejszej decyzji.

Niewielkie zmiany w dokumentach, o których mowa w załączniku, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w komisji ekspertów RID bez konieczności podejmowania kolejnej decyzji przez Radę.

*Artykuł 2*

Decyzje komisji ekspertów RID po ich przyjęciu zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

*W imieniu Rady*
*Przewodniczący*