COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată de Uniune în cadrul celei de-a 53-a sesiuni a Comitetului de experți în domeniul transportului de mărfuri periculoase al OTIF cu privire la anumite modificări la apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), aplicabile de la 1 ianuarie 2015

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Propunerea de decizie a Consiliului are ca obiectiv să stabilească poziția Uniunii Europene în cadrul Comitetului de experți în domeniul transportului de mărfuri periculoase al OTIF (denumit în continuare „Comitetul de experți RID”), care urmează să se întrunească la 22 mai 2014, în ceea ce privește anumite modificări ale dispozițiilor tehnice și administrative cuprinse în anexa la apendicele C la Convenţia privind transporturile internaţionale feroviare (COTIF), care urmează să fie adoptate de comitetul sus-menționat.

Anexa menționată mai sus, cunoscută sub denumirea de „RID” (*Regulamentul privind transportul internaţional feroviar al mărfurilor periculoase*), reglementează transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase între statele contractante ale COTIF care aplică normele conținute în RID (statele contractante ale RID).

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ANALIZE DE IMPACT

Dispozițiile internaționale privind transportul mărfurilor periculoase sunt stabilite de diverse organizații internaționale, cum ar fi OTIF, Comisia Economică pentru Europa a Naţiunilor Unite (CEE-ONU) şi diverse agenții specializate ale Organizației Națiunilor Unite. Dat fiind că normele trebuie să fie compatibile între ele, un sistem internațional complex de coordonare și armonizare a fost pus la punct de organizațiile implicate în această activitate. Dispozițiile sunt adaptate pe baza unui ciclu de doi ani.

O gamă largă de experți din sectorul public și privat au fost consultați în cursul pregătirii acestor modificări. Următoarele reuniuni tehnice au fost organizate în cursul elaborării acestor modificări:

la subcomitetul de experți al Națiunilor Unite în domeniul transportului de mărfuri periculoase, în

(1) a 41-a sesiune de la Geneva, 25 iunie - 4 iulie 2012,

(2) a 42-a sesiune de la Geneva, 3 - 11 decembrie 2012,

(3) a 43-a sesiune de la Geneva, 24 - 28 iunie 2013 și

(4) a 44-a sesiune de la Geneva, 25 noiembrie - 4 decembrie 2013,

la reuniunea comună CEE/ONU - OTIF a grupului de lucru privind transportul mărfurilor periculoase și a comitetului de experți al RID în

(1) sesiunea de toamnă de la Geneva, 17-21 septembrie 2012,

(2) sesiunea de primăvară de la Berna, 18-22 martie 2013,

(3) sesiunea de toamnă de la Geneva, 17-27 septembrie 2013 și

(4) o altă reuniune comună este prevăzută în cursul sesiunii de primăvară 2014 de la Berna, în perioada 17-21 martie 2014, în cursul căreia este de așteptat să se formuleze recomandări de modificări suplimentare aplicabile la 1 ianuarie 2015,

la grupul de lucru permanent al comitetului de experți al RID în

(1) prima sesiune de la Riga, 12-15 noiembrie 2012 și

(2) a doua sesiune de la Copenhaga, 18-22 noiembrie 2013.

La aceste reuniuni, comitetele de experți au analizat și prelucrat diversele propuneri de modificări. În cele mai multe cazuri, măsurile recomandate au fost convenite în unanimitate. Pentru anumite propuneri, adoptarea a fost recomandată de o majoritate de experți. Comitetul de experți al RID va lua decizii cu privire la aceste propuneri la 22 mai 2014.

Comitetul pentru transportul mărfurilor periculoase, instituit în temeiul Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase[1], a purtat discuții preliminare cu privire la aceste propuneri în cadrul reuniunii sale din 12 decembrie 2013.

Agenția Europeană a Căilor Ferate (AEF) a realizat o evaluare a impactului aprofundată privind instalarea de dispozitive de detectare a deraierilor[2]. AEF concluzionează că instalarea obligatorie a acestor dispozitive pe vagoanele care transportă anumite mărfuri periculoase nu este rentabilă.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Uniunea a aderat la COTIF în iulie 2011 în temeiul Deciziei 2013/103/UE a Consiliului[3]. COTIF este un acord mixt la care atât Uniunea, cât și toate statele membre sunt părți contractante. Anexa III la decizie stabilește procedurile interne pentru Consiliu, statele membre și Comisie în cadrul lucrărilor din OTIF. În domeniile care țin de competența exclusivă a UE, votul UE corespunde numărului de voturi ale tuturor statelor membre care sunt membre ale COTIF. Există 26 de state membre ale UE care sunt și state membre ale COTIF. În prezent, există patruzeci și șase de state contractante ale RID și patruzeci și opt de state membre ale OTIF.

Începând cu 1 ianuarie 1997, Uniunea aplică dispozițiile RID pentru orice transport de pe teritoriul UE, inițial în conformitate cu Directiva 96/49/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul feroviar de mărfuri periculoase[4]. În 2008, Directiva 96/49/CE a fost abrogată de Directiva 2008/68/CE, care se bazează pe aceleași principii ca și prima.

Articolul 4 din Directiva 2008/68/EC privind țările terțe, stabilește că „Transportul de mărfuri periculoase între statele membre și țări terțe este autorizat în măsura în care acesta respectă cerințele ADR, RID sau ADN, cu excepția cazului în care în anexe se prevede altfel”[5]. În plus, considerentul 12 din directivă stabilește că „Utilizarea mijloacelor de transport înmatriculate în țări terțe ar trebui să fie permisă pentru efectuarea de transporturi internaționale de mărfuri periculoase pe teritoriul statelor membre cu condiția respectării dispozițiilor relevante ale ADR, RID sau ADN și ale prezentei directive”. Prin urmare, chestiunea modificărilor menționate mai sus intră în totalitate în competența exclusivă a Uniunii.

---

1 JO L 260, 30.9.2008, p. 13.

2 Evaluarea impactului utilizării de dispozitive de detectare a deraierilor în sistemul feroviar al UE, referință ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Decizie a Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999, JO L 51, 23.2.2013, p. 1.

4 JO L 235, 17.9.1996, p. 25.

5 ADR și ADN sunt acronimele pentru acordurile internaționale privind transportul rutier, și respectiv pe căi navigabile interioare, al mărfurilor periculoase.

Astfel, în conformitate cu titlul VI articolul 35 din COTIF, odată adoptate de comitetul de experți al RID, modificările intră în vigoare pentru toate părțile contractante în prima zi a celei de-a șasea luni care urmează datei la care secretarul general a notificat părțile contractante cu privire la acestea. O parte contractantă poate formula o obiecție în termen de patru luni de la data notificării. În cazul în care un sfert dintre părțile contractante se opun modificării, aceasta nu intră în vigoare.

În cazul părților contractante care au formulat obiecții împotriva unei decizii în termenul prevăzut, aplicarea apendicelui C se suspendă în integralitate din momentul în care decizia intră în vigoare, în măsura în care se referă la traficul cu aceste părți și între acesta. Totuși, în cazul unei obiecții față de validarea unei norme tehnice sau față de adoptarea unei specificații tehnice uniforme, doar norma sau specificația va fi suspendată în ceea ce privește traficul cu statele membre sau dintre acestea, începând din momentul în care decizia intră în vigoare; la fel se procedează în cazul unei obiecții parțiale.

Cu excepția cazului în care părțile ridică un număr suficient de obiecții, modificările vizate de prezenta propunere ar trebui să intre în vigoare la 1 ianuarie 2015 și să devină obligatorii pentru Uniune și statele membre, făcând astfel parte integrantă din acquis-ul Uniunii.

În fine, titlul VII articolul 38 din COTIF stabilește că, în scopul exercitării dreptului de vot și a dreptului de opoziție prevăzut la articolul 35 alineatele (2) și (4), organizația regională, în special Uniunea Europeană, se bucură de un număr de voturi egal cu cel al membrilor săi care sunt și state membre ale organizației.

Propunerea a fost elaborată pe baza dispozițiilor din decizia Consiliului privind aderarea UE la COTIF (Decizia 2013/103/UE). Temeiul juridic al propunerii de decizie a Consiliului este articolul 91 din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunerea de decizie a Consiliului prevede, în anexa sa, o listă detaliată a modificărilor preconizate, precizând modificările care pot fi acceptate de Uniune și cele la care Uniunea trebuie să se opună. Majoritatea modificărilor preconizate sunt considerate adecvate pentru transportul în siguranță și într-un mod rentabil al mărfurilor periculoase, luând în considerare progresul tehnologic și, prin urmare, pot fi aprobate.

Cu toate acestea, modificarea indicată la numărul 9 din anexa la proiectul de decizie nu a fost elaborată suficient pentru a lua o decizie în vederea intrării în vigoare la 1 ianuarie 2015 și, prin urmare, decizia ar trebui să fie amânată pentru o dată ulterioară.

Modificarea 14 privind utilizarea obligatorie a dispozitivelor de detectare a deraierilor a făcut deja obiectul discuțiilor din cadrul revizuirii de la 1 ianuarie 2013, iar decizia a fost amânată. În timp ce unele state membre sprijină inițiativa, există altele care se opun. Conform evaluării impactului efectuate de AEF, măsura nu ar fi rentabilă și sunt disponibile măsuri alternative mai eficiente. Prin urmare, se propune respingerea acestei modificări în această etapă. Totuși, această poziție nu aduce atingere niciunei alte activități suplimentare sau evoluții în acest domeniu.

În cazul în care modificările adoptate de comitetul de experți al RID nu sunt conforme cu poziția Uniunii specificată în anexa la proiectul de decizie, Uniunea ar trebui să formuleze o obiecție în conformitate cu procedura prevăzută la titlul VI articolul 35 alineatul (4) din COTIF pentru a evita intrarea în vigoare a modificărilor în cauză.

4. PUNEREA ÎN APLICARE ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ

Modificările menționate mai sus, în măsura în care acestea devin obligatorii pentru Uniune, vor trebui să fie încorporate în Directiva 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri

periculoase, care pune în aplicare normele uniforme stabilite de COTIF pentru transportul rutier, feroviar sau pe căi navigabile interioare de mărfuri periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea. În acest scop, Comisia a fost împuternicită să adapteze anexa II secțiunea II.1 la Directiva 2008/68/CE ținând cont de progresele științifice și tehnice. După ce expiră termenul pentru obiecții, care începe să curgă de la data notificării efectuate de secretarul general al OTIF, Comisia va lansa procesul de adaptare.

2014/0035 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată de Uniune în cadrul celei de-a 53-a sesiuni a Comitetului de experți în domeniul transportului de mărfuri periculoase al OTIF cu privire la anumite modificări la apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), aplicabile de la 1 ianuarie 2015

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Uniunea a aderat la Convenția privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (denumită în continuare „Convenția COTIF"), în conformitate cu Decizia 2013/103/UE a Consiliului din 16 iunie 2011 privind semnarea și încheierea Acordului între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția respectivă[6].

(2) Toate statele membre, cu excepția Ciprului și a Maltei, sunt părți contractante la Convenția COTIF.

(3) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase[7] stabilește cerințe privind transportul rutier, feroviar sau pe căi navigabile interioare de mărfuri periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea, făcând trimitere la Regulamentul privind transportul internaţional feroviar al mărfurilor periculoase, care figurează în apendicele C la Convenția COTIF (anexa RID). În plus, articolul 4 din directiva în cauză prevede că „Transportul de mărfuri periculoase între statele membre și țări terțe este autorizat în măsura în care acesta respectă cerințele ADR, RID sau ADN, cu excepția cazului în care în anexe se prevede altfel". Prin urmare, având în vedere obiectul său, acest regulament, precum și modificările sale, intră în competența exclusivă a Uniunii.

(4) Comitetul de experți în domeniul transportului de mărfuri periculoase, instituit în conformitate cu articolul 13.1 litera (d) din Convenția COTIF, urmează să decidă, în cadrul celei de a 53-a sesiuni planificate să aibă loc la 22 mai 2014, cu privire la anumite modificări la anexa RID. Aceste modificări, care privesc norme tehnice sau specificații tehnice uniforme, au obiectivul de a asigura siguranța și eficiența transportului de mărfuri periculoase, ținând în același timp cont de progresele științifice și tehnice din acest sector și de dezvoltarea unor noi substanțe și articole care prezintă un pericol în timpul transportului lor.

[6] JO L 51, 23.2.2013, p. 1.

[7] JO L 260, 30.9.2008, p. 13.

(5) Comitetul pentru transportul mărfurilor periculoase, instituit prin articolul 9 din Directiva 2008/68/CE, a purtat discuții preliminare cu privire la aceste modificări.

(6) Majoritatea modificărilor propuse sunt justificate și benefice și, prin urmare, ar trebui să fie susținute de Uniune. Cu toate acestea, anumite modificări propuse nu sunt proporționale cu riscurile prezentate în timpul transportului sau nu sunt eficiente pentru îmbunătățirea siguranței transportului și ar trebui, prin urmare, să fie respinse. În plus, în cazul în care modificările din urmă sunt aprobate, Uniunea ar trebui să formuleze o obiecție în conformitate cu procedura prevăzută la titlul VII articolul 35 alineatul (4) din Convenția COTIF,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1
Poziția Uniunii Europene

1. Poziția care urmează să fie adoptată de Uniunea Europeană în cursul celei de a 53-a sesiuni a Comitetului de experți în domeniul transportului de mărfuri periculoase în cadrul Convenției privind transporturile internaționale feroviare este în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

2. Modificări minore ale documentelor menționate în anexa la prezenta decizie pot fi acceptate de reprezentanții Uniunii în cadrul organismului mai sus-menționat fără o altă decizie a Consiliului.

Articolul 2

După adoptare, decizia organismului mai sus-menționat se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 3
Intrarea în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Preşedintele