EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 12.2.2014.
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS,

ar ko izveido nostāju, kuru Savienība pieņems *OTIF* Ekspertu komitejas bīstamo kravu pārvadājumiem 53. sanāksmē attiecībā uz dažiem grozījumiem Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) C papildinājumā, kuri stāsies spēkā no 2015. gada 1. janvāra

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Ierosinātā Padomes lēmuma mērķis ir izveidot Eiropas Savienības nostāju *OTIF* Ekspertu komitejā bīstamo kravu pārvadājumiem ("*RID* ekspertu komiteja"), kas paredzēta 2014. gada 22. maijā, attiecībā uz dažiem Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) C papildinājuma pielikumā iekļauto tehnisko un administratīvo noteikumu grozījumiem, par kuriem minētajai komitejai jāpieņem lēmums.

Iepriekš minētais pielikums, kas pazīstams kā "*RID*" (*Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail* — Noteikumi par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem), reglamentē bīstamo kravu starptautiskos dzelzceļa pārvadājumus starp tām *COTIF* līgumslēdzējām valstīm, kuras piemēro *RID* noteikumus ("*RID* līgumslēdzējas valstis").

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

Dažādas starptautiskās organizācijas, piemēram, *OTIF*, Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija (ANO/EEK) un dažādas Apvienoto Nāciju Organizācijas specializētās aģentūras ir izveidojušas starptautiskus bīstamo kravu pārvadājumu noteikumus. Tā kā šiem noteikumiem jābūt savstarpēji saderīgiem, starp šajā darbā iesaistītajām organizācijām ir izveidota sarežģīta starptautiska koordinēšanas un saskaņošanas sistēma. Šos noteikumus pielāgo, ievērojot divgadu ciklu.

Laikā, kad tika gatavoti šie grozījumi, notika apspriedes ar ļoti plašu publiskā un privātā sektora ekspertu loku. Šo grozījumu izstrādes laikā notika šādas darba apspriedes:

Apvienoto Nāciju Organizācijas Bīstamo kravu pārvadājumu ekspertu apakškomitejas

(1) 41. sanāksme Ženēvā 2012. gada 25. jūnijā–4. jūlijā,

(2) 42. sanāksme Ženēvā 2012. gada 3.–11. decembrī,

(3) 43. sanāksme Ženēvā 2013. gada 24.–28. jūnijā un

(4) 44. sanāksme Ženēvā 2013. gada 25. novembrī–4. decembrī,

ANO/EEK–*OTIF RID* ekspertu komitejas un Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupas apvienotās sanāksmes

(1) Ženēvā 2012. gada rudenī (17.–21. septembrī),

(2) Bernē 2013. gada pavasarī (18.–22. martā),

(3) Ženēvā 2013. gada rudenī (17.–27. septembrī), un

(4) tiek plānots, ka 2014. gada pavasarī (17.–21. martā) Bernē notiks vēl viena apvienotā sanāksme, kurā paredzēts ierosināt turpmākus grozījumus, kas būtu jāpiemēro no 2015. gada 1. janvāra,

RID ekspertu komitejas pastāvīgās darba grupas

(1) pirmā sanāksme Rīgā 2012. gada 12.–15. novembrī un

(2) otrā sanāksme Kopenhāgenā 2013. gada 18.–22. novembrī.

Šajās sanāksmēs ekspertu komitejas analizēja un izskatīja atsevišķus grozījumu priekšlikumus. Lēmumu par ieteicamo rīcību lielākoties pieņēma vienprātīgi. Dažus

priekšlikumus ierosināja ekspertu vairākums. Lēmumus par šiem priekšlikumiem *RID* ekspertu komiteja pieņems 2014. gada 22. maijā.

Bīstamo kravu pārvadājumu komiteja, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem[1], 2013. gada 12. decembra sanāksmē veica šo priekšlikumu sākotnēju apspriešanu.

Eiropas Dzelzceļa aģentūra (EDzA) ir veikusi vispusīgu ietekmes novērtējumu par nobraukšanas no sliedēm detektoru izmantošanu[2]. EDzA secināja, ka šo ierīču obligāta izmantošana vagonos, kuros pārvadā konkrētas bīstamās kravas, nav rentabla.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Savienība pievienojās *COTIF* 2011. gada jūlijā saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/103/ES[3]. *COTIF* ir jaukts nolīgums, kurā līgumslēdzējas puses ir gan Savienība, gan visas dalībvalstis. Ar lēmuma III pielikumu tika izveidoti Padomes, dalībvalstu un Komisijas iekšējie noteikumi procedūrās saistībā ar *OTIF*. Ekskluzīvas ES kompetences jautājumos ES balso ar visu to dalībvalstu balsīm, kuras ir *COTIF* dalībvalstis. 26 ES dalībvalstis ir arī *COTIF* dalībvalstis. Šobrīd ir 46 *RID* līgumslēdzējas valstis un 48 *OTIF* dalībvalstis.

Kopš 1997. gada 1. janvāra Savienība visiem transportlīdzekļiem ES teritorijā piemēro *RID* noteikumus, un sākotnēji tos piemēroja saskaņā ar Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/49/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu[4]. Direktīvu 96/49/EK 2008. gadā atcēla ar Direktīvu 2008/68/EK, ar kuru turpina īstenot atceltās direktīvas principus.

Direktīvas 2008/68/EK 4. pants par trešām valstīm nosaka: "Bīstamo kravu pārvadājumus starp dalībvalstīm un trešām valstīm atļauj, ja ir ievērotas *ADR*, *RID* vai *ADN* prasības, ja vien pielikumos nav norādīts citādi."[5] Turklāt direktīvas 12. apsvērumā noteikts: "Trešās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem būtu jāatļauj veikt bīstamo kravu starptautiskos pārvadājumus dalībvalstu teritorijā, ja tiek ievēroti *ADR*, *RID* vai *ADN*, kā arī šīs direktīvas attiecīgie noteikumi." Tādēļ iepriekš minētie grozījumi pilnībā ietilpst ekskluzīvā Savienības kompetencē.

Tādējādi saskaņā ar *COTIF* VI sadaļas 35. pantu grozījumi, kurus pieņēmusi *RID* ekspertu komiteja, stājas spēkā visām līgumslēdzējām pusēm sestā mēneša pirmajā dienā pēc tā mēneša, kura laikā Ģenerālsekretārs ir līgumslēdzējām pusēm paziņojis par šiem lēmumiem. Četru mēnešu laikā pēc minētā paziņojuma līgumslēdzēja puse var iesniegt iebildumus. Grozījumi nestājas spēkā, ja saņemti iebildumi no vienas ceturtdaļas līgumslēdzēju pušu.

Līgumslēdzējām pusēm, kuru iebildumi pret lēmumu iesniegti atļautajā termiņā, C papildinājuma piemērošana no brīža, kad lēmums stājas spēkā, tiek pilnībā atlikta attiecībā uz satiksmi ar un starp šīm līgumslēdzējām pusēm. Tomēr, ja saņemti iebildumi attiecībā uz tehniskā standartu apstiprināšanu vai vienveida tehnisko noteikumu pieņemšanu, ar brīdi, kad

---

1 OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.

2 *Impact assessment on the use of derailment detection devices in the EU railway system*, atsauce: ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Padomes 2011. gada 16. jūnija Lēmums par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu, OV L 51, 23.2.2013., 1. lpp.

4 OV L 235, 17.9.1996., 25.lpp.

5 *ADR* un *ADN* ir akronīmi starptautiskajiem nolīgumiem par bīstamo kravu pārvadājumiem attiecīgi ar autotransportu un pa iekšējiem ūdensceļiem.

lēmums stājas spēkā, tiek atlikta tikai attiecīgo standartu vai noteikumu piemērošana attiecībā uz satiksmi ar un starp attiecīgajām dalībvalstīm; tas pats attiecas arī uz daļējiem iebildumiem.

Ja vien puses neiesniedz pietiekamu iebildumu daudzumu, paredzams, ka šajā priekšlikumā norādītie grozījumi stāsies spēkā 2015. gada 1. janvārī un kļūs saistoši Savienībai un dalībvalstīm, kļūstot par neatņemamu Savienības *acquis* daļu.

Visbeidzot, *COTIF* VII sadaļas 38. pants paredz: kas attiecas uz tiesībām balsot un tiesībām iebilst, ko nosaka 35. panta 2. un 4. paragrāfs, reģionālajai organizācijai, jo īpaši Eiropas Savienībai, ir tik balsu, cik to ir tās dalībvalstīm, kas ir arī organizācijas dalībvalstis.

Šis priekšlikums ir izstrādāts, pamatojoties uz Padomes Lēmumu par ES pievienošanos *COTIF* (Lēmums 2013/103/ES). Juridiskais pamats ierosinātajam Padomes lēmumam ir LESD 91. pants saistībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

Padomes Lēmuma priekšlikuma pielikumā sniegts detalizēts saraksts ar plānotajiem grozījumiem ar konkrētu norādi par to, kurus grozījumus Savienība var atbalstīt un pret kuriem jāiebilst. Lielākā daļa plānoto grozījumu tiek uzskatīti par atbilstošiem bīstamo kravu rentablai un drošai pārvadāšanai, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību, un tādēļ tie ir atbalstāmi.

Tomēr lēmuma projekta pielikumā norādītais 9. grozījums nav pietiekami izstrādāts, lai par to pieņemtu lēmumu, ņemot vērā stāšanos spēkā 2015. gada 1.janvārī, tādēļ šis lēmums būtu jāatliek.

14. grozījums par nobraukšanas no sliedēm detektoru obligātu izmantošanu jau tika pārrunāts 2013. gada 1. janvārī notikušajā pārskatīšanā, un lēmuma pieņemšana tika atlikta. Kaut arī dažas dalībvalstis šo iniciatīvu atbalsta, citas pret to iebilst. Saskaņā ar EDzA veikto ietekmes novērtējumu šis pasākums nebūtu rentabls un ir pieejami efektīvāki alternatīvi pasākumi. Tādēļ tiek ierosināts šobrīd pret šo grozījumu iebilst. Tomēr šī nostāja neskar turpmāku darbu un attīstību šajā jomā.

Attiecībā uz *RID* ekspertu komitejas pieņemtajiem grozījumiem, kuri neatbilst Savienības nostājai, kas pausta lēmuma projekta pielikumā, Savienībai būtu jāiesniedz iebildums saskaņā ar *COTIF* VI sadaļas 35. panta 4. paragrāfā noteikto procedūru, lai novērstu tāda grozījuma stāšanos spēkā.

4. ĪSTENOŠANA EIROPAS SAVIENĪBĀ

Iepriekš minētie grozījumi, ciktāl tie kļūst saistoši Savienībai, būs jāiestrādā Direktīvā 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem, kas saskaņā ar *COTIF* piemēro vienotus noteikumus bīstamo kravu pārvadājumiem pa autoceļiem, pa dzelzceļu vai pa iekšējiem ūdensceļiem dalībvalstu teritorijā vai starp dalībvalstīm. Šajā nolūkā Komisija ir pilnvarota pielāgot Direktīvas 2008/68/EK II pielikuma II.1. iedaļu zinātnes un tehnikas attīstībai. Līdzko iebildumu iesniegšanas termiņš attiecībā uz *OTIF* Ģenerālsekretāra paziņojumu būs beidzies, Komisija uzsāks pielāgošanas procesu.

2014/0035 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS,

ar ko izveido nostāju, kuru Savienība pieņems *OTIF* Ekspertu komitejas bīstamo kravu pārvadājumiem 53. sanāksmē attiecībā uz dažiem grozījumiem Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) C papildinājumā, kuri stāsies spēkā no 2015. gada 1. janvāra

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Savienība pievienojās 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (turpmāk "*COTIF* konvencija"), saskaņā ar 2011. gada 16. jūnija Padomes Lēmumu 2013/103/ES par to, lai noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos minētajai Konvencijai[6].

(2) Visas dalībvalstis, izņemot Kipru un Maltu, ir *COTIF* konvencijas līgumslēdzējas puses.

(3) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīvā 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem[7] izklāstītas prasības bīstamo kravu pārvadājumiem pa autoceļiem, pa dzelzceļu un pa iekšējiem ūdensceļiem dalībvalstu teritorijā vai starp dalībvalstīm, atsaucoties uz Noteikumiem par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas noteikti *COTIF* konvencijas C papildinājumā (*RID* pielikums). Turklāt šīs direktīvas 4. punktā noteikts: "Bīstamo kravu pārvadājumus starp dalībvalstīm un trešām valstīm atļauj, ja ir ievērotas *ADR*, *RID* vai *ADN* prasības, ja vien pielikumos nav norādīts citādi." Tādēļ šo noteikumu un arī to grozījumu priekšmets ietilpst ekskluzīvā Savienības kompetencē.

(4) Paredzams, ka saskaņā ar *COTIF* konvencijas 13. panta 1. paragrāfa d) punktu izveidotā Ekspertu komiteja bīstamo kravu pārvadājumiem 53. sanāksmē, kurai jānotiek 2014. gada 22. maijā, lems par konkrētiem *RID* pielikuma grozījumiem. Šie grozījumi attiecas uz tehniskajiem standartiem un vienveida tehniskajiem noteikumiem un to mērķis ir nodrošināt drošus un efektīvus bīstamo kravu pārvadājumus, vienlaicīgi ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību šajā nozarē un tādu jaunu vielu un priekšmetu izstrādi, kas rada apdraudējumu, tos pārvadājot.

(5) Ar Direktīvas 2008/68/EK 9. pantu izveidotā Bīstamo kravu pārvadājumu komiteja ir veikusi sākotnējās apspriedes par šiem grozījumiem.

---

6 OV L 51, 23.2.2013., 1.lpp.

7 OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.

(6) Lielākā daļa ierosināto grozījumu ir pamatoti un noderīgi, tādēļ Savienībai tie būtu jāatbalsta. Tomēr daži ierosinātie grozījumi nav samērīgi ar risku, kas rodas pārvadāšanas laikā, vai arī nepietiekami uzlabo pārvadājumu drošību, tādēļ pret tiem būtu jāiebilst. Turklāt, ja šādi grozījumi tiks apstiprināti, Savienībai būtu jāiesniedz iebildums saskaņā ar *COTIF* konvencijas VII sadaļas 35. panta 4. paragrāfā noteikto procedūru,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants
Eiropas Savienības nostāja

1. Eiropas Savienības nostāja, ko tā pieņems Ekspertu komitejas bīstamo kravu pārvadājumiem 53. sanāksmē atbilstīgi Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, ir saskaņā ar šā lēmuma pielikumu.

2. Savienības pārstāvji iepriekš minētajā iestādē var vienoties par nelieliem grozījumiem šā lēmuma pielikumā minētajos dokumentos bez turpmāka Padomes lēmuma.

2. pants

Pēc iepriekš minētās iestādes lēmuma pieņemšanas to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

3. pants
Stāšanās spēkā

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē,

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs