ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.2.2014 г.
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за установяване на позицията на Съюза в рамките на 53-тата сесия на Комисията от експерти по превоза на опасни товари към Междуправителствената организация за международни железопътни превози по отношение на някои изменения в притурка C към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), приложими от 1 януари 2015 г.

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

С предложеното решение на Съвета се цели да бъде установена позицията на Европейския съюз за заседанието на Комисия от експерти по превоза на опасни товари към Междуправителствената организация за международни железопътни превози (наричана по-долу „Комисията от експерти по RID“), което ще се проведе на 22 май 2014 г., по отношение на някои изменения на техническите и административните разпоредби, съдържащи се в приложението към притурка C към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), които трябва да бъдат одобрени от посочения комитет.

Горепосочената притурка, известна като „RID“ (*Правилник за международен железопътен превоз на опасни товари*), урежда международния железопътен превоз на опасни товари между договарящите се държави по COTIF, които прилагат правилата на RID (договарящи се държави по RID).

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Международните разпоредби относно превоза на опасни товари са установени от различни международни организации като Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF), Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и различни специализирани агенции на Организацията на обединените нации. Тъй като правилата трябва да са съвместими помежду си, бе разработена сложна международна система за координация и хармонизация между участващите в тази дейност организации. Разпоредбите подлежат на адаптиране в рамките на двугодишен цикъл.

При подготовката на тези изменения бяха проведени консултации с широк кръг от експерти от публичния и частния сектор. В процеса на изготвяне на тези изменения бяха проведени следните експертни срещи:

в рамките на подкомисията от експерти по превоза на опасни товари към Организацията на обединените нации, на нейната:

(1) 41-ва сесия в Женева, 25 юни — 4 юли 2012 г.,

(2) 42-ра сесия в Женева, 3 — 11 декември 2012 г.,

(3) 43-та сесия в Женева, 24 — 28 юни 2013 г. и

(4) 44-та сесия в Женева, 25 ноември — 4 декември 2013 г.;

в рамките на съвместните заседания (ИКЕ на ООН — OTIF) на Комисията от експерти по RID и работната група по превоза на опасни товари, на тяхната:

(1) есенна сесия за 2012 г. в Женева, 17 — 21 септември 2012 г.,

(2) пролетна сесия за 2013 г. в Женева, 18 — 22 март 2013 г.,

(3) есенна сесия за 2013 г. в Женева, 17 — 27 септември 2013 г., както и

(4) на планираното съвместно заседание, пролетна сесия за 2014 г. в Берн, 17 — 21 март 2014 г., на което се очаква да бъдат предложени допълнителни изменения, приложими от 1 януари 2015 г.;

в рамките на постоянната работна група към Комисията от експерти по RID, на нейната:

(1) първа сесия в Рига, 12 — 15 ноември 2012 г. и

(2) втора сесия в Копенхаген, 18 — 22 ноември 2013 г.

В рамките на тези заседания експертните комисии анализираха и разгледаха отделните предложения за изменения. В повечето случаи препоръчаните мерки бяха единодушно одобрени. Някои предложения бяха препоръчани от мнозинството от експерти. Комисията от експерти по RID ще вземе решения по тези предложения на 22 май 2014 г.

Комитетът по превоза на опасни товари, създаден по силата на Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари[1], проведе предварителни обсъждания на предложенията на своето заседание на 12 декември 2013 г.

Европейската железопътна агенция (ERA) проведе задълбочена оценка на въздействието на използването на детектори за установяване на дерайлиране[2]. ERA достигна до заключението, че задължителното използване на тези устройства за вагони, превозващи определени опасни товари, не е икономически изгодно.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

През юли 2011 г. Съюзът се присъедини към COTIF по силата на Решение 2013/103/ЕС на Съвета[3]. COTIF е смесено споразумение, по което договарящи се страни са както Съюзът, така и всички държави членки. В приложение III към решението са установени вътрешни договорености между Съвета, държавите членки и Комисията относно работните процедури в OTIF. По въпроси от изключителната компетентност на ЕС той гласува с броя гласове на всички държави членки, членуващи в COTIF. 26 държави — членки на ЕС, са също така членове на Конвенцията. Понастоящем договарящите се държави по RID са четиридесет и шест, а държавите — членки на OTIF, са четиридесет и осем.

От 1 януари 1997 г. Съюзът прилага разпоредбите на RID по отношение на всички видове превоз на територията на ЕС, първоначално по силата на Директива 96/49/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно сближаване на законодателствата на държавите членки по отношение на железопътния превоз на опасни товари[4]. През 2008 г. Директива 96/49/ЕО бе отменена с Директива 2008/68/ЕО, която следва същите принципи както предходната директива.

Член 4 от Директива 2008/68/ЕО, засягащ третите държави, постановява, че „Превозът на опасни товари между държавите членки и трети държави се разрешава при спазване на изискванията на ADR, RID и ADN, освен когато в приложенията е посочено друго“[5].

---

1 ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

2 Оценка на въздействието на използването на детектори за установяване на дерайлиране в железопътната система на ЕС, ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Решение на Съвета от 16 юни 2011 г. за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г., ОВ L 51 от 23.2.2013 г., стр. 1.

4 ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 25.

5 ADR и ADN са съкращенията за международните споразумения относно автомобилния, съответно вътрешноводния превоз на опасни товари.

Освен това в съображение 12 от директивата е посочено, че „Използването на средства за транспорт, регистрирани в трети държави, следва да бъде позволено за международен превоз на опасни товари на териториите на държавите членки, при спазване на съответните разпоредби на ADR, RID и ADN и на настоящата директива“. Следователно предметът на гореспоменатите изменения попада изцяло в изключителната компетентност на Съюза.

Следователно в съответствие с член 35 от раздел VI на COTIF, след като бъдат одобрени от Комисията от експерти по RID, измененията влизат в сила за всички договарящи се страни на първия ден от шестия месец след месеца, през който Генералният секретар е уведомил договарящите се страни за тях. Договаряща се страна може да формулира възражение в срок от четири месеца, считано от датата на уведомлението. В случай на възражение на една четвърт от договарящите се страни изменението не влиза в сила.

В договарящите се страни, формулирали възражение срещу решение в определените срокове, прилагането на притурка C се преустановява в неговата цялост за съобщението със и между тези страни, считано от момента, в който решенията стават действащи. В случай на възражение срещу утвърждаването на техническа норма или срещу приемането на единно техническо предписание обаче само тяхното прилагане се преустановява по отношение на съобщението със и между държавите членки, считано от момента, в който решенията стават действащи; същото важи за случаите на частично възражение.

Освен ако не бъдат повдигнати достатъчно на брой възражения от страните, съответните изменения по настоящото предложение се очаква да влязат в сила на 1 януари 2015 г. и да станат обвързващи за Съюза и държавите членки, като съставляват неразделна част от достиженията на правото на Съюза.

И накрая член 38 от раздел VII от COTIF постановява, че с оглед упражняване на правото на глас и на правото на възражение, предвидено в член 35, §§ 2 и 4, регионалната организация, по специално Европейският съюз, разполага с брой гласове, равен на броя на нейните членове, които са също държави — членки на Организацията.

Предложението бе изготвено въз основа на разпоредбите на Решението на Съвета относно присъединяването на ЕС към COTIF (Решение 2013/103/ЕС). Правното основание за предложеното решение на Съвета е член 91 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

Приложението към предложението за решение на Съвета съдържа подробен списък на предвидените изменения, като се посочва кои изменения могат да бъдат приети от Съюза и кои — трябва да бъдат отхвърлени. Счита се, че по-голямата част от предвидените изменения са подходящи за безопасния превоз на опасни товари по икономически ефективен начин, като се отчита технологичният напредък, и следователно може да бъдат подкрепени.

Изменението, посочено под номер 9 в приложението към проекторешението, обаче не е разработено в степен, която да позволи то да влезе в сила на 1 януари 2015 г., и поради това съответното решение следва да се отложи за по-късен етап.

Изменение 14 относно задължителното използване на детектори за установяване на дерайлиране бе вече предмет на обсъждане в рамките на преразглеждането от 1 януари 2013 г., като бе отложено вземането на решение. Макар някои държави членки да подкрепят инициативата, други изразиха възражения срещу нея. Според оценката на въздействието, извършена от ERA, мярката няма да бъде икономически изгодна, като

съществуват по-ефикасни алтернативна мерки. Поради това се предлага на този етап изменението да бъде отхвърлено. Тази позиция обаче няма да попречи да се проведат допълнителни действия и проучвания в тази област.

Когато измененията, приети от посочената Комисия от експерти по RID, не съответстват на позицията на Съюза, установена в приложението към проекторешението, Съюзът следва да формулира възражение в съответствие с процедурата по член 35§4 от дял VI на COTIF, с цел да се избегне влизането в сила на такива изменения.

4. ПРИЛАГАНЕ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Гореспоменатите изменения, доколкото станат обвързващи за Съюза, ще трябва да бъдат включени в Директива 2008/68/ЕО относно вътрешния превоз на опасни товари, с която се прилагат единни правила съгласно COTIF за автомобилния, железопътния и вътрешноводния превоз на опасни товари в рамките на държавите членки или между тях. За тази цел Комисията е оправомощена да адаптира приложение II, раздел II.1 към Директива 2008/68/ЕО спрямо научния и техническия напредък. След като изтече периодът за повдигане на възражения по отношение на уведомлението от генералния секретар на OTIF, Комисията ще започне процеса на адаптация.

2014/0035 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за установяване на позицията на Съюза в рамките на 53-тата сесия на Комисията от експерти по превоза на опасни товари към Междуправителствената организация за международни железопътни превози по отношение на някои изменения в притурка С към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), приложими от 1 януари 2015 г.

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Съюзът се присъедини към Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (наричана по-долу „Конвенцията COTIF“), по силата на Решение 2013/103/ЕС на Съвета от 16 юни 2011 г. за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към въпросната конвенция[6].

(2) Договарящи се страни по Конвенцията COTIF са всички държави членки с изключение на Кипър и Малта.

(3) С Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари[7] се определят изискванията за автомобилния, железопътния и вътрешноводния превоз на опасни товари в рамките на държавите членки или между тях, като се позовава на Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари, включен в притурка С към Конвенцията COTIF (RID). В допълнение член 4 от тази директива постановява, че „Превозът на опасни товари между държавите членки и трети държави се разрешава при спазване на изискванията на ADR, RID и ADN, освен когато в приложенията е посочено друго“. Следователно предметът на тези разпоредби, както и на техните изменения, попада в изключителната компетентност на Съюза.

(4) На своята 53-та сесия, която ще се проведе на 22 май 2014 г., Комисията от експерти по превоза на опасни товари, създадена в съответствие с член 13, параграф 1, буква г) от Конвенцията COTIF, трябва да вземе решение относно някои изменения на RID. Тези изменения, които се отнасят до технически норми или единни технически предписания, имат за цел да гарантират безопасния и ефикасен превоз на опасни товари, като едновременно с това се отчита научният

[6] ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 1.
[7] ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

и технически напредък в сектора и разработването на нови вещества и изделия, които представляват опасност по време на превоза им.

(5) Комитетът по превоза на опасни товари, създаден съгласно член 9 от Директива 2008/68/ЕО, извърши предварително обсъждане на тези изменения.

(6) Повечето от предложените изменения са обосновани и полезни и поради това следва да бъдат подкрепени от Съюза. Някои от предложените изменения обаче не са пропорционални на рисковете, които възникват при превоз, или не водят до повишаване на безопасността на превоза и поради това следва да бъдат отхвърлени. Ако последните изменения все пак бъдат одобрени, Съюзът следва да формулира възражение в съответствие с процедурата по член 35§4 от дял VII на Конвенцията COTIF,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1
Позиция на Европейския съюз

1. Позицията, която да бъде заета от Европейския съюз в рамките на 53-тата сесия на Комисията от експерти по превоза на опасни товари в рамките на Конвенцията за международни железопътни превози, следва да бъде в съответствие с приложението към настоящото решение.

2. В рамките на горепосочения орган представителите на Съюза могат да договорят незначителни промени в документите, посочени в приложението към настоящото решение, без допълнително решение на Съвета.

Член 2

След като бъде прието, решението на горепосочения орган се публикува в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 3
Влизане в сила

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател