EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2014 02 12
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios turi laikytis Sąjunga OTIF Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komiteto 53-iojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) C priedėlio pakeitimų, taikytinų nuo 2015 m. sausio 1 d.

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Siūlomu Tarybos sprendimu siekiama nustatyti Europos Sąjungos poziciją Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos (OTIF) Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komitete (toliau – RID ekspertų komitetas), kurio posėdis įvyks 2014 m. gegužės 22 d., dėl Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) C priedėlio priede išdėstytų tam tikrų techninių ir administracinių nuostatų pakeitimų, dėl kurių tas komitetas turi priimti sprendimą.

Tas priedas, dažniausiai vadinamas Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklėmis (angl. RID, *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*), yra pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais tarp RID taisykles taikančių COTIF Susitariančiųjų Šalių (toliau – RID susitariančiosios valstybės) reguliavimo priemonė.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Tarptautines pavojingų krovinių vežimo nuostatas yra nustačiusios įvairios tarptautinės organizacijos, kaip antai, OTIF, Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija (JT EEK) ir įvairios specializuotos Jungtinių Tautų agentūros. Kadangi taisyklės turi derėti tarpusavyje, šį darbą atliekančios organizacijos sukūrė sudėtingą tarptautinę koordinavimo ir derinimo sistemą. Nuostatos priderinamos po dvejus metus trukusio darbo.

Ruošiantis šiems pakeitimams konsultuotasi su plačiu viešojo ir privačiojo sektorių ekspertų ratu. Rengiant pakeitimus įvyko šie techninio pobūdžio posėdžiai:

per Jungtinių Tautų Pavojingų krovinių vežimo ekspertų pakomitečio

(1) 41-ąją sesiją, vykusią Ženevoje 2012 m. birželio 25 d. – liepos 4 d.,

(2) 42-ąją sesiją, vykusią Ženevoje 2012 m. gruodžio 3–11 d.,

(3) 43-ąją sesiją, vykusią Ženevoje 2013 m. birželio 24–28 d., ir

(4) 44-ąją sesiją, vykusią Ženevoje 2013 m. lapkričio 25 d. – gruodžio 4 d.,

per JT EEK ir OTIF bendrą RID ekspertų komiteto ir Pavojingų krovinių vežimo darbo grupės posėdį

(1) 2012 m. rudens sesijoje, vykusioje Ženevoje 2012 m. rugsėjo 17–21 d.,

(2) 2013 m. pavasario sesijoje, vykusioje Berne 2013 m. kovo 18–22 d. ir

(3) 2013 m. rudens sesijoje, vykusioje Ženevoje 2013 m. rugsėjo 17–27 d., o

(4) per 2014 m. pavasario sesiją, vyksiančią Berne 2014 m. kovo 17–21 d., bus surengtas papildomas bendras posėdis, per kurį, kaip tikimasi, bus pasiūlyta papildomų pakeitimų, taikytinų nuo 2015 m. sausio 1 d.,

per RID ekspertų komiteto nuolatinės darbo grupės

(1) pirmąją sesiją, vykusią Rygoje 2012 m. lapkričio 12–15 d., ir

(2) antrąją sesiją, vykusią Kopenhagoje 2013 m. lapkričio 18–22 d.

Per šiuos posėdžius ekspertų komitetai išnagrinėjo ir apsvarstė atskirtus pakeitimų pasiūlymus. Dėl daugelio rekomenduojamų veiksmų susitarta vienbalsiai. Kai kurie

pasiūlymai rekomenduoti atsižvelgiant į daugumos ekspertų nuomonę. Sprendimus dėl šių pasiūlymų RID ekspertų komitetas priims 2014 m. gegužės 22 d.

Pirmines diskusijas dėl pasiūlymų per 2013 m. gruodžio 12 d. vykusį posėdį surengė Pavojingų krovinių vežimo komitetas, įsteigtas pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais[1].

Europos geležinkelio agentūra (ERA) atliko išsamų nuvažiavimo nuo bėgių indikatorių taikymo poveikio vertinimą[2]. ERA priėjo prie išvados, kad privalomas šių prietaisų taikymas vagonuose, kuriais vežami tam tikri pavojingi kroviniai, nėra ekonomiškai efektyvus.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Sąjunga tapo COTIF nare 2011 m. liepos mėn. pagal Tarybos sprendimą 2013/103/ES[3]. COTIF – tai mišri sutartis, kurios Susitariančiosios Šalys yra Sąjunga ir visos valstybės narės. Sprendimo III priede nustatyta Tarybos, valstybių narių ir Komisijos dalyvavimo OTIF procedūrose vidaus tvarka. Balsuodama išimtinei ES kompetencijai priklausančiais klausimais ES naudojasi visų valstybių narių, kurios yra COTIF narės, balsais. COTIF valstybėmis narėmis yra 26 ES valstybės narės. Šiuo metu yra 46 RID susitariančiosios valstybės ir 48 OTIF valstybės narės.

Nuo 1997 m. sausio 1 d. Sąjunga RID nuostatas taiko visam transportui ES teritorijoje. Iš pradžių jos buvo taikomos pagal 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo[4]. 2008 m. Direktyva 96/49/EB panaikinta Direktyva 2008/68/EB, tačiau joje laikomasi ankstesnės direktyvos principų.

Direktyvos 2008/68/EB 4 straipsnyje dėl trečiųjų šalių nustatyta, kad „pavojingų krovinių vežimas tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių leidžiamas laikantis ADR, RID arba ADN reikalavimų, jei prieduose nenurodyta kitaip“[5]. Be to, direktyvos 12 konstatuojamoje dalyje nustatyta, kad „trečiosiose šalyse registruotoms transporto priemonėms turėtų būti leidžiama vykdyti tarptautinį pavojingų krovinių vežimą valstybių narių teritorijose, jei jos laikosi atitinkamų ADR, RID, ADN ir šios direktyvos nuostatų.“ Todėl dalykas, su kuriuo susiję minėti pakeitimai, visiškai priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai.

Taigi pagal COTIF VI antraštinės dalies 35 straipsnį, RID ekspertų komitetui priėmus sprendimą, pakeitimai visoms Susitariančiosioms Šalims įsigalioja pirmą mėnesio dieną praėjus penkiems mėnesiams po to, kai generalinis sekretorius apie juos pranešė Susitariančiosioms Šalims. Susitariančioji Šalis gali pateikti prieštaravimą per keturis mėnesius nuo šio pranešimo dienos. Pakeitimas neįsigalioja, jei jam prieštarauja ketvirtadalis Susitariančiųjų Šalių.

Įsigaliojus sprendimams, prieštaravimus jiems per numatytą laikotarpį pateikusiose Susitariančiose Šalyse C priedėlio taikymas vežant į tas Susitariančiąsias Šalis, iš jų ir tarp jų visiškai sustabdomas. Tačiau jei prieštaraujama techninio standarto tvirtinimui arba vienodų

---

1 OL L 260, 2008 9 30, p. 13.

2 Nuvažiavimo nuo bėgių aptikimo prietaisų naudojimo ES geležinkelių sistemoje poveikio vertinimas, ERA/REP/03-2009/SAF.

3 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimas dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu, pasirašymo ir sudarymo, OL L 51, 2013 2 23, p. 1.

4 OL L 235, 1996 9 17, p. 25.

5 ADR ir ADN santrumpomis atitinkamai žymimi tarptautiniai susitarimai dėl pavojingų krovinių vežimo keliais ir vidaus vandenų keliais.

techninių normų priėmimui, nuo sprendimų įsigaliojimo dienos, vežant į valstybes nares, iš jų arba tarp jų, sustabdomas tik to standarto arba normos taikymas. Tas pats principas taikomas dalinio prieštaravimo atveju.

Jei Šalys nepateiks pakankamo skaičiaus prieštaravimų, tikimasi, kad su šiuo pasiūlymu susiję pakeitimai įsigalios 2015 m. sausio 1 d., taps privalomi Sąjungai bei valstybėms narėms ir sudarys neatskiriamą Sąjungos teisyno dalį.

Galiausiai, COTIF VII antraštinės dalies 38 straipsnyje nustatyta, kad regioninė organizacija ir, visų pirma, Europos Sąjunga, naudodamasi 35 straipsnio 2 ir 4 dalyse numatyta teise balsuoti ir teise prieštarauti, turi tiek pat balsų, kiek jos narės, kurios taip pat yra Organizacijos valstybės narės.

Pasiūlymas parengtas remiantis Tarybos sprendimo dėl ES prisijungimo prie COTIF (Sprendimo 2013/103/ES) nuostatomis. Siūlomo Tarybos sprendimo teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

Siūlomo Tarybos sprendimo priede pateikiamas išsamus numatomų pakeitimų sąrašas ir nurodoma, kuriuos sprendimus Sąjunga gali priimti ir kuriems turi būti prieštaraujama. Didžioji dalis numatomų pakeitimų, atsižvelgiant į technologinę pažangą, laikomi tinkamais siekiant užtikrinti saugų ir ekonomiškai efektyvų pavojingų krovinių vežimą, ir todėl jiems gali būti pritarta.

Tačiau sprendimo projekto priede 9 numeriu pažymėtas pakeitimas nėra pakankamai išplėtotas, kad būtų galima priimti sprendimą turint omenyje, kad jis įsigaliotų 2015 m. sausio 1 d., todėl sprendimas turėtų būti atidėtas vėlesniam laikui.

14 pakeitimas dėl nuvažiavimo nuo bėgių indikatorių privalomo naudojimo jau buvo aptartas per 2013 m. sausio 1 d. vykusią peržiūrą ir sprendimas buvo atidėtas. Kai kurios valstybės narės iniciatyvai pritaria, o kitos jai prieštarauja. Remiantis ERA atliktu poveikio vertinimu, ši priemonė nebūtų ekonomiškai efektyvi ir esama kitų efektyvesnių priemonių. Todėl šiame etape šiam pakeitimui siūloma prieštarauti. Tačiau ši pozicija nedaro poveikio tolesniam darbui ir pokyčiams šioje srityje.

Jei RID ekspertų komiteto priimti pakeitimai neatitinka sprendimo projekto priede nustatytos Sąjungos pozicijos, Sąjunga, siekdama, kad toks pakeitimas neįsigaliotų, turėtų parengti prieštaravimą laikydamasi COTIF VI antraštinės dalies 35 straipsnio 4 dalyje nustatytos procedūros.

4. ĮGYVENDINIMAS EUROPOS SĄJUNGOJE

Tie minėti pakeitimai, kurie taps privalomi Sąjungai, turės būti įtraukti į Direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais, kuria pavojingų krovinių vežimui keliais, geležinkeliais arba vidaus vandenų keliais atskirų valstybių narių viduje arba tarp jų taikomos vienodos pagal COTIF nustatytos taisyklės. Todėl Komisija yra įgaliota Direktyvos 2008/68/EB II priedo II.1 skirsnį priderinti prie mokslo ir technikos pažangos. Pasibaigus prieštaravimų teikimo laikotarpiui, susijusiam su OTIF generalinio sekretoriaus paskelbtu pranešimu, Komisija pradės priderinimo procedūrą.

2014/0035 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios turi laikytis Sąjunga OTIF Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komiteto 53-iojoje sesijoje dėl tam tikrų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) C priedėlio pakeitimų, taikytinų nuo 2015 m. sausio 1 d.

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) Sąjunga prisijungė prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu (toliau – COTIF), pagal 2011 m. birželio 16 d. Tarybos sprendimą 2013/103/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos susitarimo dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie minėtos Sutarties pasirašymo ir sudarymo[6];

(2) visos valstybės narės, išskyrus Kiprą ir Maltą, yra COTIF Susitariančiosios Šalys;

(3) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais[7] nustatyti pavojingų krovinių vežimo keliais, geležinkeliais arba vidaus vandenų keliais atskirų valstybių narių viduje arba tarp jų reikalavimai, darant nuorodą į COTIF C priedėlyje pateiktas Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisykles (RID priedą). Be to, tos direktyvos 4 straipsnyje nustatyta, kad „pavojingų krovinių vežimas tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių leidžiamas laikantis ADR, RID arba ADN reikalavimų, jei prieduose nenurodyta kitaip“. Todėl šių taisyklių ir jų pakeitimų objektas priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai;

(4) tikimasi, kad pagal COTIF 13 straipsnio 1 dalies d punktą įsteigtas Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komitetas 53-iojoje sesijoje, kuri turi įvykti 2014 m. gegužės 22 d., nuspręs dėl tam tikrų RID priedo pakeitimų. Šiais techninių standartų arba vienodų techninių normų pakeitimais siekiama užtikrinti saugų ir veiksmingą pavojingų krovinių vežimą, kartu atsižvelgiant į sektoriaus mokslinę ir techninę pažangą ir į kuriamas naujas medžiagas bei produktus, kurie vežami kelia pavojų;

(5) pirmines diskusijas dėl šių pakeitimų surengė Direktyvos 2008/68/EB 9 straipsniu įsteigtas Pavojingų krovinių vežimo komitetas;

(6) daugelis siūlomų pakeitimų yra pagrįsti ir naudingi, todėl Sąjunga juos turėtų remti. Tačiau tam tikri siūlomi pakeitimai nėra proporcingi vežant kylančiam pavojui arba nėra veiksmingi gerinant transporto saugą, todėl jiems turėtų būti prieštaraujama. Be

[6] OL L 51, 2013 2 23, p. 1.

[7] OL L 260, 2008 9 30, p. 13.

to, jei tokie pakeitimai būtų patvirtinti, Sąjunga turėtų parengti prieštaravimą laikydamasi COTIF VII antraštinės dalies 35 straipsnio 4 dalyje nustatytos procedūros,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis
Europos Sąjungos pozicija

1. Pozicija, kurios Europos Sąjunga turi laikytis pagal Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartį rengiamoje Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komiteto 53-iojoje sesijoje, atitinka šio sprendimo priedą.

2. Dėl neesminių šio sprendimo priede nurodytų dokumentų pakeitimų Sąjungos atstovai tame komitete gali sutarti be tolesnio Tarybos sprendimo.

2 straipsnis

Priimtas Pavojingų krovinių vežimo ekspertų komiteto sprendimas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

3 straipsnis
Įsigaliojimas

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas