EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2014.2.12.
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a veszélyes áruk szállításával foglalkozó OTIF szakértői bizottság 53. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) C. függelékének 2015. január 1-jétől alkalmazandó egyes módosításaira vonatkozóan az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

A tanácsi határozatra irányuló javaslat célja meghatározni az Európai Uniónak az OTIF veszélyes áruk közúti szállításával foglalkozó szakértői bizottsága (a továbbiakban: RID szakértői bizottság) 2014. május 22-én tartandó értekezletén képviselendő álláspontját a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) C. függelékének mellékletében foglalt műszaki és igazgatási rendelkezések bizonyos módosításai tekintetében, amelyekről a szóban forgó bizottság hivatott döntést hozni.

A fent említett melléklet – közismert nevén a „RID” (*a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat*) – szabályozza a veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozását a RID-szabályokat alkalmazó COTIF szerződő államok (RID szerződő államok) között.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

Veszélyes áruk szállítására vonatkozó nemzetközi előírásokat több különböző nemzetközi szervezet is meghatároz, mint például az OTIF, az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB), valamint az Egyesült Nemzetek egyéb szakosított szervei. Mivel a szabályoknak összeférhetőeknek kell lenniük egymással, az e munkában részt vevő szervezetek közötti koordináció és harmonizáció céljából összetett nemzetközi rendszer jött létre. A rendelkezések két éves ciklust követve kerülnek elfogadásra.

A módosítások előkészítése kapcsán a köz- és a magánszféra különféle területein tevékenykedő szakemberek egész sorát kérték fel konzultációra. A módosítások kidolgozása keretében a következő műszaki találkozókra került sor:

az Egyesült Nemzetek „Veszélyes Áruk Szállítása” Szakértői Albizottságának

(1) 41. ülésszakán 2012. június 25. és július 4. között Genfben,

(2) 42. ülésszakán 2012. december 3. és 11. között Genfben,

(3) 43. ülésszakán 2013. június 24. és 28. között Genfben és

(4) 44. ülésszakán 2013. november 25. és december 4. között Genfben,

a RID szakértői bizottság és a veszélyes áruk szállításával foglalkozó munkacsoport ENSZ-EGB – OTIF közös ülésén

(1) a 2012. őszi ülésszakon, 2012. szeptember 17. és 21. között Genfben,

(2) a 2013. tavaszi ülésszakon, 2013. március 18. és 22. között Bernben,

(3) a 2013. őszi ülésszakán, 2013. szeptember 17. és 27. között Genfben, és

(4) a 2014. tavaszi ülésszak során – 2014. március 17. és 21. között – Bernben további közös megbeszélésre kerül sor, ahol a várakozások szerint további módosításokra tesznek majd ajánlást, amely módosítások 2015. január 1-jétől lesznek alkalmazandók,

a RID a szakértői bizottság állandó munkacsoportjának

(1) első, 2012. november 12–15-i rigai ülésén és

(2) második, 2013. november 18–22-i koppenhágai ülésén.

Ezeken a találkozókon a szakértői bizottságok elemezték és feldolgozták az egyes módosítási javaslatokat. Az ajánlott intézkedéseket az esetek többségében egyhangúlag elfogadták. Egyes javaslatok a szakértők többségének ajánlása alapján került elfogadásra. A RID szakértői bizottság a fenti javaslatokra vonatkozóan 2014. május 22-én hoz határozatot.

A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[1] alapján létrehozott, veszélyes áruk szállításával foglalkozó bizottság 2013. december 12-én tartott ülésén előzetes megbeszélés tárgyává tette a javaslatokat.

Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) kiterjedt hatásvizsgálatot végzett a kisiklásérzékelők alkalmazásával kapcsolatban[2], és arra a következtetésre jutott, hogy az ilyen eszközöknek a bizonyos veszélyes árukat szállító kocsikon való kötelező alkalmazása nem költséghatékony.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

Az Unió 2011 júliusában a 2013/103/EU tanácsi határozattal[3] csatlakozott a COTIF-hoz. A COTIF egy olyan vegyes megállapodás, amelynek az Unió és annak valamennyi tagállama szerződő fele. A határozat III. melléklete meghatározza OTIF szerinti eljárásokban a Tanács, a tagállamok és a Bizottság által követendő belső szabályokat. Az EU kizárólagos hatáskörébe tartozó ügyekben az EU a COTIF-tag tagállamoknak járó összes szavazattal bír. Jelenleg 26 COTIF-tag uniós tagállam, 46 RID szerződő állam és 48 OTIF-tagállam van.

Az Unió – eredetileg a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. július 23-i 96/49/EK tanácsi irányelv[4] alapján – 1997. január 1. óta alkalmazza a RID rendelkezéseit az EU területén végzett mindennemű szállításra. 2008-ban a 2008/68/EK irányelv hatályon kívül helyezte a 96/49/EK irányelvet, azonban követi az elődjében foglalt elveket.

A 2008/68/EK irányelv 4. cikke a harmadik országok vonatkozásában úgy rendelkezik, hogy „A tagállamok és harmadik országok területe között megvalósuló veszélyesáru-szállítást csak az ADR-nek, a RID-nek vagy az ADN-nek való megfelelés esetén szabad engedélyezni, hacsak a mellékletek máshogy nem rendelkeznek.[5]” Ezenkívül az irányelv 12. cikke előírja, hogy „Lehetővé kell tenni, hogy a harmadik országokban nyilvántartásba vett közlekedési eszközök a tagállamok területén az ADR, a RID, illetőleg az ADN és ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően nemzetközi veszélyesáru-szállítást végezzenek”. Ennélfogva a fent említett módosítások teljes mértékben az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak.

Ezért a COTIF VI. címének 35. cikkével összhangban a módosítások – a RID szakértői bizottsága általi elfogadásukat követően – azon hónaptól számított hatodik hónap első napján lépnek hatályba valamennyi szerződő fél számára, amelynek során a főtitkár azokról értesítette a szerződő feleket. A szerződő felek az értesítés napjától számított négy hónapon belül kifogást emelhetnek a módosításokkal kapcsolatban. Amennyiben a szerződő felek negyede kifogást emel, a módosítás nem lép hatályba.

---

1 HL L 260., 2008.9.30., 13. o.

2 Hatásvizsgálat a kisiklásérzékelő berendezéseknek az uniós vasúti rendszerben való használatáról, hiv.: ERA/REP/03-2009/SAF.

3 A Tanács 2011. június 16-i 2013/103/EU határozata az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o.).

4 HL L 235., 1996.9.17., 25. o.

5 Az ADR és az ADN rövidítések a veszélyes áruk közúti, illetve belvízi szállításáról szóló nemzetközi megállapodásokat jelentik.

A valamely határozat ellen az előírt határidőn belül kifogást emelő szerződő feleknél a C. függeléket a határozat hatálybalépésének időpontjától teljes egészében fel kell függeszteni, amennyiben az az ilyen szerződő feleket érintő vagy azok közötti szállításra vonatkozik. Amennyiben azonban műszaki szabvány kötelezővé tétele vagy egységes műszaki előírás elfogadása ellen tesznek kifogást, csak a szerződő feleket érintő vagy azok közötti szállításra vonatkozó adott szabványt vagy előírást kell függeszteni a határozat hatálybalépésének időpontjától. Ugyanez alkalmazandó részleges kifogás esetén is.

Amennyiben a kifogást emelő felek száma nem éri el az előírt hányadot, úgy kell tekinteni, hogy az e javaslat szerinti módosítások 2015. január 1-jén hatályba lépnek és az európai uniós vívmányok szerves részét képezik, ezáltal kötelezővé válnak a Unió és a tagállamok számára.

Végezetül a COTIF VII. címének 38. cikke előírja, hogy a 35. cikk 2. §-ában előírt szavazati jog és a 35. cikk 4. §-ában előírt kifogásbenyújtási jog alkalmazásában a regionális szervezeteket, különösen az Európai Uniót az olyan tagállamainak összes szavazata megilleti, amelyek a Szervezetnek is tagjai.

A javaslat az Európai Unió COTIF-hoz való csatlakozásáról szóló tanácsi határozat (2013/103/EU határozat) rendelkezéseinek alapján került kidolgozásra. A javasolt tanácsi határozat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével.

A javasolt tanácsi határozat melléklete tartalmazza a tervezett módosítások részletes jegyzékét, megjelölve, hogy az Unió számára mely módosítások elfogadhatók, és melyeket indokolt ellenezni. A tervezett módosítások többsége megfelelőnek tekinthető a veszélyes áruk biztonságos és költséghatékony szállítása szempontjából, illetőleg figyelembe veszik a technológiai fejlődést, így támogathatók.

Azonban a határozattervezet mellékletében 9. számmal jelölt módosítást nem dolgozták ki kellőképpen ahhoz, hogy határozatot lehessen hozni annak 2015. január 1-jei hatálybalépéséről, ezért a határozat elfogadását későbbre kell halasztani.

A kisiklásérzékelők kötelező használatára vonatkozó 14. számú módosítást a 2013. január 1-jei felülvizsgálat alkalmával megvitatták, és a döntést elhalasztották. Míg egyes tagállamok támogatják a kezdeményezést, több másik ellenzi. Az ERA által végzett hatásvizsgálat szerint az intézkedés nem lenne költséghatékony, és rendelkezésre állnak hatékonyabb alternatív intézkedések. Ezért a Bizottság a módosítást ebben a szakaszban javasolja ellenezni. Ez azonban nem érinti az e téren való további munkát és fejlesztést.

Ha a RID szakértői bizottság által elfogadott módosítások nem felelnek meg a határozattervezet mellékletében foglalt uniós álláspontnak, az Uniónak a módosítás hatálybelépésének megakadályozása céljából a COTIF VI. címe 35. cikkének 4 §-ában előírt eljárásnak megfelelően kifogást kell megfogalmaznia.

4. VÉGREHAJTÁS AZ EURÓPAI UNIÓBAN

Amennyiben a fent említett módosítások kötelezővé válnak az Unió számára, azokat bele kell foglalni a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvbe, amely a veszélyes áruk tagállamokon belüli vagy azok közötti közúti, vasúti és belvízi szállítására vonatkozóan előírja a COTIF szerinti egységes szabályok alkalmazását. E célból a Bizottság felhatalmazást kapott arra, hogy a 2008/68/EK irányelv II. mellékletének II.1. szakaszát hozzáigazítsa a tudományos és műszaki fejlődéshez. A Bizottság az OTIF főtitkára általi értesítést követő kifogásolási időszak lejártát követően elindítja a kiigazítási folyamatot.

2014/0035 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a veszélyes áruk szállításával foglalkozó OTIF szakértői bizottság 53. ülésén a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) C. függelékének 2015. január 1-jétől alkalmazandó egyes módosításaira vonatkozóan az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Unió az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről szóló, 2011. június 16-i 2013/103/EU határozattal[6] csatlakozott a nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (a továbbiakban: COTIF egyezmény).

(2) Ciprus és Málta kivételével valamennyi tagállam szerződő fele a COTIF egyezménynek.

(3) A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[7] a COTIF egyezmény C. függelékében (RID-melléklet) foglalt, veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó rendelkezésekre való hivatkozással követelményeket állapít a veszélyes áruk tagállamokon belüli vagy azok közötti közúti, vasúti és belvízi szállítására vonatkozóan. A szóban forgó irányelv 4. cikke továbbá úgy rendelkezik, hogy „A tagállamok és harmadik országok területe között megvalósuló veszélyesáru-szállítást csak az ADR-nek, a RID-nek vagy az ADN-nek való megfelelés esetén szabad engedélyezni, hacsak a mellékletek máshogy nem rendelkeznek.” Ezért az említett rendelkezések témája, illetőleg azok módosításai az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak.

(4) A COTIF egyezmény 13. cikke 1. §-ának d) pontjával létrehozott, veszélyes áruk szállításával foglalkozó OTIF szakértői bizottság 2014. május 22-én tartandó 53. ülésén hivatott dönteni az RID-melléklet bizonyos módosításairól. A műszaki szabványokat és egységes műszaki előírásokat érintő módosítások célja a veszélyes áruk biztonságos és hatékony szállításának biztosítása, figyelembe véve az ágazat tudományos és műszaki fejlődését, valamint a szállításuk közben veszélyt jelentő új anyagok és árucikkek kifejlesztését.

---

6 HL L 51., 2013.2.23., 1. o.

7 HL L 260., 2008.9.30., 13. o.

(5) A 2008/68/EK irányelv 9. cikke alapján létrehozott, veszélyes áruk szállításával foglalkozó bizottság előzetes megbeszéléseket folytatott a szóban forgó módosításokról.

(6) A legtöbb javasolt módosítás indokolt és hasznos, ezért helyénvaló, hogy az Unió támogassa azokat. Egyes javasolt módosítások azonban nem állnak arányban a szállítás közbeni kockázattal, vagy nem növelik hatékonyan a közlekedés biztonságát, ezért ezeket indokolt ellenezni. Továbbá amennyiben ez utóbbi módosítások elfogadásra kerülnek, a Uniónak a COTIF egyezmény VII. címe 35. cikkének 4 §-ában előírt eljárásnak megfelelően kifogást kell megfogalmaznia,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk
Az Európai Unió álláspontja

1. A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény veszélyes áruk szállításával foglalkozó szakértői bizottságának 53. ülésén az Európai Unió által képviselendő álláspont megfelel az e határozat mellékletében foglaltaknak.

2. Az e határozat mellékletében szereplő kisebb módosításokat az Uniót a szóban forgó testületben képviselő küldöttek a Tanács további határozata nélkül elfogadhatják.

2. cikk

A fent említett szerv határozatát elfogadását követően ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

3. cikk
Hatálybalépés

Ez a határozat elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök