KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.2.2014 r.
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

określająca stanowisko, które ma zostać przyjęte przez Unię na 53. posiedzeniu Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w odniesieniu do niektórych zmian w dodatku C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), mających zastosowanie od dnia 1 stycznia 2015 r.

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Decyzja Rady, której dotyczy wniosek, ma na celu określenie stanowiska Unii Europejskiej na posiedzeniu Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych (zwanej dalej „komisją ekspertów RID") w dniu 22 maja 2014 r., w odniesieniu do niektórych zmian przepisów technicznych i administracyjnych zawartych w załączniku do dodatku C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), które to zmiany mają zostać uzgodnione przez wspomnianą komisję.

Wyżej wymieniony załącznik, zwany powszechnie „regulaminem RID" (Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych), reguluje międzynarodowy przewóz towarów niebezpiecznych kolejami między tymi umawiającymi się państwami COTIF, które stosują przepisy RID (umawiające się państwa stosujące RID).

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Międzynarodowe przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych zostały ustalone w ramach różnych międzynarodowych organizacji, takich jak OTIF, Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) i różnych wyspecjalizowanych agencji Narodów Zjednoczonych. Ponieważ należy zachować zgodność między tymi przepisami, organizacje zaangażowane w te działania opracowały kompleksowy międzynarodowy system do celów koordynacji i harmonizacji. Przepisy są dostosowywane w dwuletnim cyklu.

W trakcie przygotowywania obecnych zmian zasięgnięto opinii dużej liczby ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas opracowywania zmian odbyły się następujące spotkania techniczne:

spotkanie w ramach Podkomitetu Ekspertów ONZ ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych na

(1) 41. posiedzeniu w Genewie w dniach 25 czerwca – 4 lipca 2012 r.,

(2) 42. posiedzeniu w Genewie w dniach 3 – 11 grudnia 2012 r.,

(3) 43. posiedzeniu w Genewie w dniach 24 – 28 czerwca 2013 r.,

(4) 44. posiedzeniu w Genewie w dniach 25 listopada – 4 grudnia 2013 r.;

spotkanie komisji ekspertów RID i grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych w ramach wspólnego posiedzenia EKG ONZ – OTIF na

(1) jesiennym posiedzeniu w Genewie w dniach 17 – 21 września 2012 r.,

(2) wiosennym posiedzeniu w Bernie w dniach 18 – 22 marca 2013 r.,

(3) jesiennym posiedzeniu w Genewie w dniach 17 – 27 września 2013 r. oraz

(4) kolejnym wspólnym posiedzeniu wiosennym, które odbędzie się w Bernie w dniach 17– 21 marca 2014 r., i w ramach którego prawdopodobnie zalecone zostaną dalsze zmiany mające zastosowanie od dnia 1 stycznia 2015 r.;

spotkanie w ramach stałej grupy roboczej komisji ekspertów RID na

(1) pierwszym posiedzeniu w Rydze w dniach 12 – 15 listopada 2012 r. oraz

(2) drugim posiedzeniu w Kopenhadze w dniach 18 – 22 listopada 2013 r.

W trakcie tych spotkań poszczególne propozycje zmian były analizowane i przetwarzane przez komisje ekspertów. W większości przypadków zalecane działania zostały uzgodnione jednomyślnie. Niektóre propozycje zmian były zalecane przez większość ekspertów. Komisja ekspertów RID podejmie decyzje w sprawie tych propozycji zmian w dniu 22 maja 2014 r.

Komitet ds. transportu towarów niebezpiecznych ustanowiony na mocy dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych[1] omówił wstępnie propozycje zmian podczas swojego posiedzenia w dniu 12 grudnia 2013 r.

Europejska Agencja Kolejowa (ERA) przeprowadziła szczegółową ocenę skutków w odniesieniu do stosowania czujników wykolejenia[2]. ERA stwierdza, że obowiązkowe stosowanie tych urządzeń na wagonach towarowych przewożących niektóre towary niebezpieczne jest nieopłacalne.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Unia przystąpiła do COTIF w lipcu 2011 r. na mocy decyzji Rady 2013/103/UE[3]. COTIF jest porozumieniem mieszanym, w którym zarówno Unia, jak i wszystkie państwa członkowskie, są umawiającymi się stronami. Załącznik III do decyzji zawiera ustalenia wewnętrzne dla Rady, państw członkowskich i Komisji dotyczące procedur w ramach OTIF. W kwestiach, które wchodzą w zakres jej wyłącznej kompetencji, UE dysponuje liczbą głosów równą liczbie głosów wszystkich państw członkowskich, które są członkami COTIF. 26 państw członkowskich UE jest również państwami członkowskimi COTIF. Obecnie liczba umawiających się państw stosujących RID wynosi czterdzieści sześć, zaś liczba państw członkowskich OTIF - czterdzieści osiem.

Unia stosowała przepisy RID w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu na terytorium UE od dnia 1 stycznia 1997 r., początkowo na mocy dyrektywy Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych[4]. W 2008 r. dyrektywa 96/49/WE została uchylona dyrektywą 2008/68/WE, która ma takie same cele, jak poprzedzający ją akt prawny.

Artykuł 4 dyrektywy 2008/68/WE dotyczący krajów trzecich stanowi, że „Transport towarów niebezpiecznych pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z przepisami ADR, RID lub ADN, o ile nie zastrzeżono inaczej w załącznikach”[5]. Ponadto motyw 12 dyrektywy stanowi, że „Powinno być dozwolone wykonywanie przez środki transportu zarejestrowane w krajach trzecich międzynarodowego transportu towarów niebezpiecznych na terytoriach państw członkowskich, pod warunkiem zgodności z odpowiednimi przepisami ADR, RID lub ADN oraz niniejszej dyrektywy”. W związku z powyższym kwestia wyżej wymienionych zmian wchodzi całkowicie w zakres wyłącznej kompetencji Unii.

---

1 Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

2 Impact assessment on the use of derailment detection devices in the EU railway system (Ocena skutków stosowania urządzeń do wykrywania wykolejeń w systemie kolejowym UE), nr ref. ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Decyzja Rady z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1.

4 Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 25.

5 ADR i ADN to akronimy stosowane w odniesieniu do międzynarodowych umów dotyczących odpowiednio drogowego i śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych.

Zatem zgodnie z art. 35 tytułu VI COTIF po uzgodnieniu zmian przez komisję ekspertów RID wchodzą one w życie w odniesieniu do wszystkich umawiających się stron pierwszego dnia szóstego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Sekretarz Generalny powiadomił o nich umawiające się strony. Umawiająca się strona może wyrazić sprzeciw w terminie czterech miesięcy od dnia powiadomienia. W przypadku sprzeciwu jednej czwartej umawiających się stron zmiana nie wchodzi w życie.

Na terytoriach umawiających się stron, które wyraziły sprzeciw wobec decyzji w przewidzianym terminie, stosowanie całego dodatku C zostaje zawieszone w zakresie, w jakim dotyczy on przewozów z i między tymi stronami, od momentu, w którym decyzje stają się skuteczne. W przypadku sprzeciwu dotyczącego zatwierdzenia normy technicznej lub przyjęcia ujednoliconych przepisów technicznych należy jednak zawiesić stosowanie tylko tej normy lub tych przepisów w odniesieniu do przewozów z i między państwami członkowskimi od momentu, w którym decyzje stają się skuteczne. Ta sama zasada ma zastosowanie w przypadkach częściowego sprzeciwu.

Oczekuje się, że odnośne zmiany na podstawie niniejszego wniosku wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. i staną się wiążące dla Unii i państw członkowskich, stanowiąc integralną część dorobku prawnego Unii, chyba że strony zgłoszą wystarczającą liczbę sprzeciwów.

Wreszcie, art. 38 tytułu VII COTIF stanowi, że w celu wykonywania prawa głosu i prawa złożenia sprzeciwu, o których mowa w art. 35 § 2 i art. 35 § 4, organizacja regionalna, w szczególności Unia Europejska, dysponuje liczbą głosów równą liczbie swoich członków będących jednocześnie państwami członkowskimi organizacji.

Wniosek opracowano w oparciu o przepisy decyzji Rady w sprawie przystąpienia UE do COTIF (decyzja 2013/103/UE). Podstawę prawną decyzji Rady, której dotyczy wniosek, stanowi art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek dotyczący decyzji Rady zawiera w swoim załączniku szczegółowy wykaz planowanych zmian, określając, które zmiany mogą zostać przyjęte przez Unię, a wobec których zmian należy wyrazić sprzeciw. Planowane zmiany zostały w większości uznane za właściwe dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych w opłacalny sposób, biorąc pod uwagę postęp technologiczny, a zatem można je poprzeć.

Niemniej jednak zmiana oznaczona numerem 9 w załączniku do projektu decyzji nie została opracowana w stopniu pozwalającym na podjęcie decyzji, mając na względzie wejście w życie w dniu 1 stycznia 2015 r. Podjęcie decyzji w tej sprawie należy zatem odroczyć.

Zmiana nr 14 dotycząca obowiązkowego stosowania czujników wykolejenia została już omówiona w związku z przeglądem z dnia 1 stycznia 2013 r. i decyzję w tej sprawie odroczono. Podczas gdy niektóre państwa członkowskie wspierają inicjatywę, pozostałe państwa wyrażają wobec niej sprzeciw. Według oceny skutków przeprowadzonej przez ERA środek jest nieopłacalny i dostępne są bardziej skuteczne środki alternatywne. W związku z tym na obecnym etapie proponuje się wyrazić sprzeciw wobec tej zmiany. Stanowisko to jest jednak bez uszczerbku dla jakichkolwiek dalszych prac i postępów w tej dziedzinie.

Jeśli zmiany przyjęte przez komisję ekspertów RID nie są zgodne ze stanowiskiem Unii określonym w załączniku do projektu decyzji, Unia powinna wyrazić sprzeciw zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 35 § 4 tytułu VI COTIF, aby zapobiec wejściu takiej zmiany w życie.

4. WDROŻENIE W UNII EUROPEJSKIEJ

Wyżej wymienione zmiany w zakresie, w jakim stają się wiążące dla Unii, będą musiały zostać włączone do dyrektywy 2008/68/WE w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, która stosuje jednolite przepisy w ramach COTIF w odniesieniu do drogowego, kolejowego lub śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi. W tym celu Komisja została upoważniona do dostosowania do postępu naukowo-technicznego sekcji II.1 załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE. Komisja rozpocznie proces dostosowywania po upływie terminu wyrażenia sprzeciwu w odniesieniu do powiadomienia przez Sekretarza Generalnego OTIF.

2014/0035 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

określająca stanowisko, które ma zostać przyjęte przez Unię na 53. posiedzeniu Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w odniesieniu do niektórych zmian w dodatku C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), mających zastosowanie od dnia 1 stycznia 2015 r.

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Unia przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r. zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwaną dalej „konwencją COTIF") na mocy decyzji Rady 2013/103/UE z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzyrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do wspomnianej konwencji[6].

(2) Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Cypru i Malty są umawiającymi się stronami konwencji COTIF.

(3) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych[7] ustanawia wymagania dotyczące drogowego, kolejowego lub śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi, poprzez odniesienie do Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych występującego jako dodatek C do konwencji COTIF (załącznik RID). Ponadto art. 4 wspomnianej dyrektywy stanowi, że „Transport towarów niebezpiecznych pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z przepisami ADR, RID lub ADN, o ile nie zastrzeżono inaczej w załącznikach". Zatem przedmiot tych regulacji, jak i zmiany do nich, podlegają wyłącznej kompetencji Unii.

(4) Oczekuje się, że podczas 53. posiedzenia, które ma się odbyć w dniu 22 maja 2014 r., Komisja Ekspertów do Spraw Przewozu Towarów Niebezpiecznych powołana zgodnie z art. 13 § 1 lit. d) konwencji COTIF zdecyduje o pewnych zmianach w załączniku RID. Zmiany te, które dotyczą norm technicznych lub ujednoliconych przepisów technicznych, mają na celu zapewnienie bezpiecznego i wydajnego transportu towarów niebezpiecznych przy jednoczesnym uwzględnieniu postępu naukowego i technicznego w tym sektorze oraz opracowywania nowych substancji i artykułów stwarzających zagrożenie podczas transportu.

[6] Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 1.

[7] Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

(5) Komitet ds. transportu towarów niebezpiecznych ustanowiony na mocy art. 9 dyrektywy 2008/68/WE omówił wstępnie te zmiany.

(6) Większość proponowanych zmian jest uzasadniona i korzystna; Unia powinna je zatem poprzeć. Niektóre z proponowanych zmian nie są jednak proporcjonalne do zagrożeń występujących podczas transportu lub nie skutkują poprawą bezpieczeństwa transportu; należy je zatem odrzucić. Ponadto jeśli wspomniane zmiany zostaną zatwierdzone, Unia powinna wyrazić sprzeciw zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 35 § 4 tytułu VII konwencji COTIF,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1
Stanowisko Unii Europejskiej

1. Stanowisko, które ma zostać przyjęte przez Unię Europejską na 53. posiedzeniu Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w ramach Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, jest zgodne z załącznikiem do niniejszej decyzji.

2. Nieznaczne zmiany do dokumentów, o których mowa w załączniku do niniejszej decyzji, mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w ramach wyżej wymienionego organu bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

Po przyjęciu decyzja wyżej wymienionego organu zostaje opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 3
Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący