

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych**

COM(2006) 852

(2007/C 256/09)

Dnia 19 stycznia 2007 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 71 i 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 19 czerwca 2007 r. Sprawozdawcą był Krzysztof OSTROWSKI.

Na 437. sesji plenarnej w dniach 11 i 12 lipca 2007 r. (posiedzenie z dnia 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 136 głosami — 4 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

**1. Stanowisko EKES-u**

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, którego strategicznym celem jest ujednoczenie prawodawstwa unijnego w zakresie transportu lądowego towarów niebezpiecznych. Dzięki temu ma nastąpić poprawa warunków bezpieczeństwa w lądowym transporcie towarów niebezpiecznych.

1.2 Proponowany wniosek aktualizuje cztery istniejące dyrektywy oraz cztery decyzje Komisji w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, łącząc je w jeden akt legislacyjny i przy okazji rozszerza zakres przepisów unijnych na transport śródlądowy (obok transportu drogowego i kolejowego).

1.3 Komitet podziela stanowisko Komisji, że bez objęcia jednolitym, wspólnotowym ustawodawstwem wszystkich typów transportu lądowego (drogowego, kolejowego oraz śródlądowego) trudno mówić o stworzeniu możliwie najbardziej bezpiecznych warunków dla transportu towarów niebezpiecznych.

1.4 Komitet zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że ujednoczenie obowiązującego prawodawstwa w zakresie transportu drogowego i kolejowego towarów niebezpiecznych, bez zasadniczej zmiany obecnych przepisów, a przy okazji rozszerzenie zakresu prawodawstwa wspólnotowego na transport śródlądowy jest znaczącym uproszczeniem prawodawstwa i procedur administracyjnych zarówno dla organów władzy publicznej, jak i podmiotów prywatnych.

1.5 Objęcie wszystkich trzech rodzajów transportu lądowego jednym aktem prawnym oraz stworzenie możliwości jedynie odwołania do umów i porozumień międzynarodowych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w załącznikach do dyrektywy (które nie byłyby włączone do dyrektywy, jak to ma miejsce dzisiaj), oznacza znaczące zmniejszenie objętości wspólnotowego dorobku prawnego.

1.6 Komitet uważa, że proponowana forma prawna nowych przepisów, jaką ma być dyrektywa jest dobrym rozwiązaniem. Jednak biorąc pod uwagę szeroki zakres wyjątków i swobód przewidzianych w tym zakresie dla państw członkowskich, Komitet wzywa wszystkie państwa członkowskie do możliwie ścisłej współpracy w tej dziedzinie z Komisją, aby ujednoczenie prawodawstwa okazało się faktyczne.

1.7 Komitet pragnie podkreślić, że biorąc pod uwagę szczególność zawartych we wniosku zapisów dotyczących technicznych uwarunkowań transportu towarów niebezpiecznych oraz samych rodzajów tych towarów, może odnieść się jedynie do bardziej ogólnych kwestii wniosku.

1.8 Komitet z aprobatą przyjmuje informację Komisji stwierdzającą, że zasadniczy wpływ na treść wniosku wywarły opinie państw członkowskich i zainteresowanych stron, którymi są stowarzyszenia przemysłowe reprezentujące przedsiębiorstwa zajmujące się transportem towarów niebezpiecznych oraz to, że w procesie konsultacji starano się w największej mierze uzyskać wspólne stanowisko.

1.9 Komitet przyjmuje z zadowoleniem fakt, że Komisja będzie nadal wspomagana przez specjalny komitet regulacyjny do spraw transportu towarów niebezpiecznych, który będzie pomagał w procedurach komitologii.

1.10 Wyraża również zadowolenie z faktu, iż dzięki możliwości uczestniczenia w posiedzeniach komitetu regulacyjnego stowarzyszenia przemysłowe mogły na bieżąco przekazywać swoje poglądy w trakcie przygotowywania wniosku i że przeprowadzono konsultacje również z państwami EFTA oraz na bieżąco informowano Parlament Europejski.

1.11 Komitet docenia fakt, że przeprowadzono również konsultacje z Centralną Komisją ds. Żeglugi na Renie, zważywszy, że transport towarów niebezpiecznych na tej rzece stanowi około 80 % przewozu tego typu towarów w Europie.

1.12 Komitet przyjął również do wiadomości informację Komisji, iż zewnętrzni konsultanci przeprowadzili ocenę omawianej dziedziny polityki w latach 2004-05: „Ocena polityki UE w sprawie transportu towarów niebezpiecznych od 1994 r.”, i że ocena potwierdziła słuszność koncepcji przedstawionej we wniosku oraz, że w publicznych konsultacjach zdecydowana większość respondentów opowiedziała się za polityką proponowaną przez Komisję.

1.13 Komitet uznaje za bardzo pożądane, aby w związku z przeniesieniem niezbędnego tłumaczenia i publikowania załączników technicznych do dyrektywy ze Wspólnoty do państw członkowskich Komisja wspierała finansowo tłumaczenia krajowe.

1.14 W związku z powyższym, Komitet jest przekonany co do słuszności poparcia prezentowanego wniosku, który został opracowany przez wysokiej klasy specjalistów z dziedziny lądowego transportu towarów niebezpiecznych z różnych państw członkowskich.

1.15 Komitet pragnie jednak zwrócić uwagę na kilka kwestii, które wg niego wymagają jeszcze doprecyzowania lub wyjaśnienia: chodzi tutaj o brak zdefiniowania samego nazewnictwa towarów niebezpiecznych dla potrzeb dyrektywy, przyznanie państwom członkowskim prawa do wprowadzania zakazu transportu towarów niebezpiecznych na ich terytorium, wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa, oraz brak jakiegokolwiek informacji w załączniku III.2. oraz III.3.

Uwagi Komitetu do tych zagadnień przedstawione zostały w części „Uwagi szczegółowe”.

## 2. Główne elementy wniosku

2.1 Transport lądowy towarów niebezpiecznych (materiały chemiczne, materiały czyszczące, benzyna, materiały wybuchowe, naboje do broni ręcznej, aerozole, materiały radioaktywne, pestycydy, etc.) wiąże się ze znacznym ryzykiem wypadków. Dotyczy to każdego rodzaju transportu, zarówno drogowego, kolejowego, jak i śródlądowego. Stwarza to niebezpieczeństwo dla zdrowia i życia nie tylko osób zaangażowanych przy transporcie tych towarów, ale również dla wielu mieszkańców miast i wsi.

2.2 Podejmowane już były działania mające na celu zapewnienie wykonywania transportu takich towarów w możliwie najlepszych warunkach bezpieczeństwa. Dziś międzynarodowy transport towarów niebezpiecznych jest regulowany przez umowy i porozumienia międzynarodowe, które bazują na zaleceniach Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ). W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla przewozu towarów niebezpiecznych oraz swobodnego i multimodalnego przepływu usług transportu międzynarodowego, organizacja ta stworzyła i

zaktualizowała dokument „Zalecenia dotyczące Transportu Towarów Niebezpiecznych, Przepisy Modelowe”.

2.3 Znaczenie uregulowania transportu towarów niebezpiecznych wynika nie tylko ze specyfiki samych towarów, ale również z ich wolumenu. Całkowite przewozy towarów niebezpiecznych w UE wynoszą już 110 miliardów tonokilometrów rocznie, co stanowi około 8 % wszystkich przewozów towarów w UE. Z tego na transport drogowy przypada 58 %, kolejowy 25 %, a śródlądowy 17 %. Z wyjątkiem transportu kolejowego obserwuje się trend wzrostowy.

2.4 W Europie zapisy umów międzynarodowych zostały wdrożone w sektorze transportu lądowego za pośrednictwem trzech instrumentów:

- a) ADR — Europejska umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (zawarta w Genewie w dniu 30 września 1957 r., ze zmianami);
- b) RID — Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzony w Wilnie 3 czerwca 1999 r., ze zmianami);
- c) ADN — Europejskie porozumienie w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (zawarte w Genewie w dniu 26 maja 2000 r., ze zmianami).

2.5 Unijne prawodawstwo w dziedzinie transportu lądowego towarów niebezpiecznych obejmuje, jednak jedynie przewozy drogowe i kolejowe. W odniesieniu do tych dwóch rodzajów transportu prawodawstwo zapewnia już wysoki poziom bezpieczeństwa, swobodne świadczenie usług transportowych i swobodne przemieszczanie się środków transportu na terytorium UE. Prawodawstwo wspólnotowe w omawianej dziedzinie obejmuje cztery akty legislacyjne. Są to:

- a) dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych;
- b) dyrektywa Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich w zakresie kolejowego transportu towarów niebezpiecznych;
- c) dyrektywa Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczenia i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych;
- d) dyrektywa 2000/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie towarów niebezpiecznych.

2.6 Nie istnieją natomiast przepisy wspólnotowe regulujące transport towarów niebezpiecznych wodnymi drogami śródlądowymi. W transporcie śródlądowym towarów niebezpiecznych istnieją co prawda dwa systemy przepisów regulujących transport w obszarze Renu oraz Dunaju (ADN-R oraz ADN-D). Są to jednak przepisy regionalne. Dodatkowo istnieją jeszcze przepisy krajowe regulujące transport krajowy. Brak ustawodawstwa w tej dziedzinie wynika m.in. z faktu niepodpisania ADN. Złożony wniosek Komisji z 1997 r. dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich w zakresie transportu towarów niebezpiecznych statkami na śródlądowych drogach wodnych nie został przyjęty i w roku 2004 został wycofany.

2.7 Jednak obecnie umowa dotycząca transportu śródlądowego podlega procesowi ratyfikacji i oczekuje się, że wejdzie ona w życie najpóźniej w 2009 r. Biorąc to pod uwagę, Komitet zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że logicznym jest wprowadzenie transportu śródlądowego do prawodawstwa wspólnotowego, chociażby ze względu na harmonizację. Przy okazji istnieje możliwość aktualizacji i ujednoczenia istniejącego prawodawstwa. Poza tym nie należy dopuścić do opracowania dwóch różnych systemów prawnych: jednego w odniesieniu do transportu międzynarodowego i drugiego w odniesieniu do transportu krajowego. Kolejnym powodem do nowelizacji jest fakt, że obecne prawodawstwo UE dotyczące transportu towarów niebezpiecznych jest dość skomplikowane. Akty prawne dotyczące określonych rodzajów transportu zawierają pewne niespójności, a niektóre z przepisów są lub niedługo staną się przestarzałe. Np. obecnie dwie dyrektywy można uznać za zbędne, ponieważ ich przepisy zostały włączone do ADR, RID i ADN. Istnieje również problem natury technicznej, związany z obecną strukturą istniejących dyrektyw. Otóż raz na dwa lata, przy każdej zmianie umów i porozumień międzynarodowych, zgodnie z dyrektywami konieczne jest wykonywanie pełnych tłumaczeń obszernych załączników technicznych. Okazuje się to niezwykle trudne do wykonania i kosztowne.

2.8 Wg informacji przedstawionej przez Komisję, jeżeli nie zostanie zrobione w tej sprawie, powyższe problemy nie tylko nie znikną, ale mogą się pogłębić. Obecnie skomplikowane przepisy najprawdopodobniej staną się jeszcze bardziej skomplikowane w wyniku zmian w umowach i porozumieniach międzynarodowych, utrzymane zostaną przestarzałe przepisy, które będą wprowadzać w błąd użytkowników, a także zwiększy się ryzyko naruszenia obowiązujących przepisów. Unijne przepisy, zamiast stać się bardziej przyjaznymi dla użytkowników, mogą stać się zupełnie nieprzyjemne. Wraz ze wzrastającym wykorzystaniem koncepcji multimodalnych, istnienie odmiennych przepisów w odniesieniu do różnych rodzajów transportu doprowadzi do pogłębienia codziennych, praktycznych problemów związanych z przewozami i do niepotrzebnego wzrostu kosztów. Istnienie odmiennych przepisów regulujących działalność międzynarodową i krajową utrudni rozwój tej dziedziny, która w przeciwnym wypadku często byłaby preferowanym rodzajem transportu, na co wskazują dane statystyczne.

2.9 Dlatego proponuje się uchwalenie nowej dyrektywy, która zaktualizuje istniejące cztery dyrektywy i cztery decyzje Komisji w zakresie transportu drogowego i kolejowego towarów niebezpiecznych, łącząc je w jeden akt legislacyjny (wszystkie

trzy rodzaje transportu lądowego zostaną objęte tylko jednym aktem prawnym) i rozszerzając zakres przepisów UE również na transport śródlądowy.

2.10 Nowa dyrektywa doprowadzi do uchylecia istniejących dyrektyw 94/55/WE i 96/49/WE, ze zmianami, w sprawie transportu towarów niebezpiecznych, dyrektyw 96/35/WE i 2000/18/WE w sprawie doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, i decyzji Komisji 2005/263/WE i 2005/180/WE, ze zmianami, w sprawie krajowych odstępstw od dyrektyw 94/55/WE i 96/49/WE. Warto tutaj dodać, że przepisy dyrektyw 96/35/WE oraz 2000/18/WE są obecnie uwzględnione w załącznikach do dyrektyw 94/55/WE, 96/49/WE, w wyniku czego te pierwsze stają się zbędne w odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego.

2.11 Wniosek wprowadza istniejące przepisy w zakresie transportu międzynarodowego do prawodawstwa wspólnotowego i rozszerza stosowanie przepisów międzynarodowych na transport krajowy. Wniosek oznacza więc znaczne uproszczenie prawodawstwa wspólnotowego w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, chociaż zakres prawodawstwa zostanie rozszerzony.

2.12 Celem wniosku jest też przeniesienie niezbędnego tłumaczenia i publikowania załączników technicznych do dyrektywy ze Wspólnoty, a w rzeczywistości z poziomu Komisji, do państw członkowskich. Jedną z głównych przyczyn takiego działania jest fakt, iż tłumaczenia dokonywane na poziomie Wspólnoty nie zawsze były najwyższej jakości i w rzeczywistości państwa członkowskie i tak były zmuszone do dokonywania własnych tłumaczeń, ewentualnie do dokonywania korekt. Załączniki te są aktualizowane co dwa lata. Komisja powinna w związku z tym wspierać finansowo tłumaczenia krajowe. Jednak Komisja jest przekonana, że oszczędności Wspólnoty związane z kosztami tłumaczeń i publikacji przeważają nad kosztami wsparcia na rzecz państw członkowskich.

2.13 Wniosek ma stworzyć system, dzięki któremu istniałyby jedynie odwołania do umów i porozumień międzynarodowych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych w załącznikach do dyrektywy, a nie byłyby one włączone do dyrektyw, co ma obecnie miejsce. Przewiduje się, że doprowadzi to do zmniejszenia objętości wspólnotowego dorobku prawnego aż o około 2 000 stron.

2.14 Uproszczenie prawodawstwa wspólnotowego doprowadziłoby do uproszczenia transpozycji tego prawodawstwa do ustawodawstwa krajowego. Ujednoczenie przepisów w zakresie transportu towarów niebezpiecznych uprościłoby i zwiększyłoby skuteczność pracy organów ścigania, w tym ich sprawozdawczości.

2.15 Uproszczenie i ujednoczenie przepisów uprościłoby procedury administracyjne dla wszystkich uczestników transportu towarów niebezpiecznych, od nadawcy do odbiorcy.

2.16 Ujednoczenie przepisów doprowadziłoby również do uproszczenia dokumentacji dotyczącej przewozów i pojazdów, a także szkoleń zaangażowanych osób oraz pracy doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych.

2.17 Wniosek jest włączony do programu Komisji na rzecz stopniowej aktualizacji i stopniowego upraszczania wspólnotowego dorobku prawnego oraz do jej programu działalności legislacyjnej i prac.

### 3. Uwagi szczegółowe

Komitet pragnie tutaj zwrócić uwagę na kilka kwestii, co do których ma pewne zastrzeżenia.

3.1 Po pierwsze, w propozycji wniosku, którego tytuł brzmi „dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych” w rozdziale poświęconym definicjom informuje się co poszczególne słowa lub oznaczenia (np. ADR, RID, ADN, pojazd, wagon, statek) oznaczają w niniejszej dyrektywie, nie ma jednak informacji, co rozumie się pod samym pojęciem „towary niebezpieczne”. Bez wątplenia biorąc pod uwagę ilość istniejących towarów oraz postęp techniczny, który powoduje, że lista nieustannie się wydłuża sprawa może nie jest prosta. Niemniej Komitet jest zdania, że powinna się znaleźć informacja o tym, co dla celów niniejszej dyrektywy rozumie się pod pojęciem „towary niebezpieczne”.

3.2 Po drugie, projekt dyrektywy przyznaje państwom członkowskim prawo do regulowania lub wprowadzenia zakazu

transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium, *wyłącznie* z powodów innych niż względy bezpieczeństwa podczas transportu. Rozumiejąc przesłanki, które doprowadziły do przyznania państwom członkowskim samego regulowania czy wprowadzania zakazu transportu towarów niebezpiecznych, Komitet nie rozumie, co leży u podstaw przyznania prawa działania „wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa”. Komitet jest zdania, iż w przypadku niniejszej propozycji, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, zaproponowane sformułowanie oznacza, że państwo członkowskie nie będzie mogło zakazać transportu towarów niebezpiecznych właśnie ze względu na bezpieczeństwo podczas transportu, co wydaje się być nielogiczne. Poza tym dla Komitetu nie jest jasne, w jaki sposób ma być zagwarantowana koordynacja tych zakazów w odniesieniu do transportu transgranicznego, w sytuacji gdy państwa członkowskie wprowadzą odmienne zakazy.

3.3 Po trzecie: w załączniku III (Transport śródlądowy) punkt III.2. oraz III.3. nie ma żadnej informacji na temat przewidywanych dodatkowych przepisów przejściowych, czy dodatkowych przepisów krajowych. W związku z tym, Komitet prosi o sprecyzowanie, czy rzeczywiście przepisów tych się nie przewiduje, czy są one dopiero w trakcie ustaleń.

Bruksela, 11 lipca 2007 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Zielonej księgi w sprawie zastosowań nawigacji satelitarnej

COM(2006) 769 wersja ostateczna

(2007/C 256/10)

Dnia 8 grudnia 2006 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie *Zielonej księgi w sprawie zastosowań nawigacji satelitarnej*.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 19 czerwca 2007 r. Sprawozdawcą był Stéphane BUFFETAUT.

Na 437. sesji plenarnej w dniach 11 i 12 lipca 2007 r. (posiedzenie z dnia 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 134 głosami — 5 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

### 1. Wstęp

1.1 Galileo jest sztandarowym przedsięwzięciem europejskiej polityki kosmicznej. Ze względu na rozmiary tego projektu i jego strategiczny charakter, Europejska Agencja Kosmiczna postanowiła działać w porozumieniu z Unią Europejską. Aby przedsięwzięcie to się powiodło, muszą zatem zgodnie współpracować ze sobą dwie kultury organizacyjne: międzyrządowa i wspólnotowa. Według tej samej idei współpracy, projekt ten powinien być wprowadzany w życie w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.

1.2 Pierwszy satelita eksperymentalny, zwiastun kolejnych, mających utworzyć konstelację trzydziestu satelitów, został umieszczony na orbicie pod koniec 2005 r. Tak więc prace nad tym programem postępują, jednak nie bez trudności czy opóźnień.

1.3 Galileo będzie częścią globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS), który umożliwi świadczenie szeregu usług w zakresie pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu.