



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 2 września 2022 r.
(OR. pl)

11947/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0258 (NLE)

TRANS 550

WNIOSEK

| | |
|------------------|--|
| Od: | Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ) |
| Data otrzymania: | 2 września 2022 r. |
| Do: | Sekretariat Generalny Rady |
| Nr dok. Kom.: | COM(2022) 436 final |
| Dotyczy: | Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian załączników do Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) oraz przepisów załączonych do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) |

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 436 final.

Załącznik: COM(2022) 436 final



Bruksela, dnia 2.9.2022 r.
COM(2022) 436 final

2022/0258 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian załączników do Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) oraz przepisów załączonych do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu UE w odniesieniu do zmian załączników do Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) oraz przepisów załączonych do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), obowiązujących od dnia 1 stycznia 2023 r., w związku z planowanym końcem okresu zawieszenia, w którym umawiające się strony będące członkami grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) i komitetu administracyjnego ADN mogą zgłosić sprzeciw wobec proponowanych zmian w wydaniu z 2023 r.

2. KONTEKST WNIOSKU

Wyżej wymienione załączniki i przepisy, powszechnie znane jako załączniki do ADR oraz przepisy załączone do ADN, regulują międzynarodowy przewóz towarów niebezpiecznych odpowiednio drogą lądową i śródlądową drogą wodną pomiędzy członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), które są także stronami ADR i ADN.

Rozwój drogowego i wodnego śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych, zarówno w UE, jak i między UE a sąsiednimi państwami, stanowi kluczowy element europejskiej wspólnej polityki transportowej i zapewnia właściwe funkcjonowanie wszystkich gałęzi przemysłu produkujących lub stosujących towary sklasyfikowane jako niebezpieczne zgodnie z ADR i ADN. Dostosowanie tych umów do postępu naukowo-technicznego ma zatem zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu i powiązanych gałęzi przemysłu. Celem zmian jest dostosowanie ADR i ADN do przepisów modelowych ONZ, w tym nowych definicji, kryteriów klasyfikacji i numerów UN, wymagań w zakresie pakowania/etykietowania, aktualizacji mających zastosowanie norm i przepisów technicznych, jak również poprawek redakcyjnych.

Międzynarodowe przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych zostały ustanowione w ramach różnych międzynarodowych organizacji, takich jak EKG ONZ, Międzypaństwowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF) i poszczególne wyspecjalizowane organy Organizacji 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.

2.1. Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)

Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) reguluje międzynarodowy drogowy transport towarów niebezpiecznych między państwami członkowskimi EKG ONZ i innymi państwami, które stosują ADR (umawiającymi się stronami ADR). Umowa ADR weszła w życie dnia 29 stycznia 1968 r.

Unia Europejska nie jest stroną umowy, ale wszystkie jej państwa członkowskie są umawiającymi się stronami tej umowy.

2.2. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN)

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) reguluje międzynarodowy transport towarów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi między państwami członkowskimi EKG ONZ, które stosują ADN (umawiającymi się stronami ADN). Umowa ADN weszła w życie dnia 28 lutego 2008 r.

Unia Europejska nie jest stroną umowy ADN, ale 13 jej państw członkowskich również jest umawiającymi się stronami tej umowy.

2.3. Grupa robocza ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) i komitet administracyjny ADN

Grupa robocza ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) i komitet administracyjny ADN oraz komitet ds. bezpieczeństwa ADN (WP.15/AC.2) są organami ustanowionymi przez EKG ONZ w celu podejmowania decyzji w sprawie zmian ADR i ADN. W skład tych organów wchodzi przedstawiciele państw członkowskich EKG ONZ, które stosują ADR i ADN. Każda umawiająca się strona ADR i ADN ma prawo do głosowania.

Zgodnie z rozdziałem VII – „Głosowanie” zakresu zadań i regulaminu WP.15, tylko pełnoprawni uczestnicy WP.15 dysponują jednym głosem, a decyzje tego organu muszą być podejmowane przede wszystkim na zasadzie konsensusu. W ramach WP.15 glosuje przez podniesienie ręki.

Zgodnie z art. 17 ust. 7 ADN każda umawiająca się strona reprezentowana na sesji komitetu administracyjnego ADN posiada jeden głos.

Poprawki przyjęte w dwuletnim okresie 2020–2022 obejmują szereg różnorodnych dostosowań do postępu naukowo-technicznego.

W odniesieniu do ADR WP.15 podjęła decyzję w sprawie proponowanych zmian na każdej z sesji, o których mowa w sekcji 2.4 poniżej. W odniesieniu do ADN komitet administracyjny podjął decyzję w sprawie zmian na swojej 27. sesji w Genewie w dniu 28 stycznia 2022 r.

Zgodnie z art. 14 ADR, po uzgodnieniu wszelkich proponowanych zmian załączników do ADR przez WP.15, zmiany te muszą zostać uznane za przyjęte, chyba że w ciągu trzech miesięcy od daty rozesłania przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych przynajmniej jedna trzecia umawiających się stron lub pięć z nich, jeżeli jedna trzecia stron przekracza tę liczbę, przekazała Sekretarzowi Generalnemu pisemne powiadomienie o swoim sprzeciwie wobec proponowanej zmiany.

Zgodnie z art. 20 ADN, po podjęciu decyzji przez komitet administracyjny ADN, zmiany muszą zostać uznane za przyjęte, chyba że w ciągu trzech miesięcy od daty rozesłania przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych przynajmniej jedna trzecia umawiających się stron lub pięć z nich, jeżeli jedna trzecia stron przekracza tę liczbę, przekazała Sekretarzowi Generalnemu pisemne powiadomienie o swoim sprzeciwie wobec proponowanej zmiany.

Zmiany przyjęte przez WP.15, przedstawione w dokumentach zawartych w załączniku do niniejszego wniosku, zostały przesłane do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, tak aby mogły zostać przedstawione do zatwierdzenia przez umawiające się

strony ADR w dniu 6 lipca 2022 r., zgodnie z procedurą określoną w art. 14 ADR. Są one również dostępne w internecie¹.

Zmiany przyjęte przez komitet administracyjny ADN, przedstawione w dokumentach zawartych w załączniku do niniejszego wniosku, zostały przesłane do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych do zatwierdzenia przez umawiające się strony ADN w dniu 1 lipca 2022 r., zgodnie z procedurą określoną w art. 20 ADN. Są one również dostępne w internecie².

Do dnia 30 września 2022 r. w przypadku ADN i do dnia 5 października 2022 r. ADR Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający jako depozytariusz, może przyjmować sprzeciwy wobec zmian przyjętych podczas sesji, o których mowa powyżej.

2.4. Planowane akty WP.15 i komitetu administracyjnego ADN

Celem planowanych aktów jest zapewnienie bezpiecznego i pewnego transportu drogowego i śródlądową drogą wodną towarów niebezpiecznych poprzez aktualizację niektórych postanowień. Zmiany te obejmują między innymi wykaz towarów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu, instrukcje pakowania, wykaz mających zastosowanie norm oraz inne wymogi techniczne mające zastosowanie do różnych środków ograniczających rozprzestrzenianie.

Międzynarodowe przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych zostały ustanowione przez różne organizacje międzynarodowe. Należą do nich Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (EKG ONZ) i różne wyspecjalizowane organy Organizacji Narodów Zjednoczonych, takie jak Podkomitet Ekspertów ONZ ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych Rady Gospodarczej i Społecznej ONZ (ECOSOC). 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 tych zmian zasięgnięto opinii dużej liczby ekspertów z sektora publicznego i prywatnego. Podczas przygotowywania przedmiotowych zmian odbyły się następujące spotkania techniczne:

- spotkania na forum Podkomitetu Ekspertów ONZ ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w ramach Rady Gospodarczej i Społecznej ONZ na:
 - 1) 57. sesji w Genewie w dniach 27 listopada–8 grudnia 2020 r.;
 - 2) 58. sesji w Genewie w dniach 28 czerwca–2 lipca 2021 r.;
 - 3) 59. sesji w Genewie w dniach 29 listopada–8 grudnia 2021 r.;
- wspólne spotkanie komisji ekspertów EKG ONZ-OTIF ds. regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) i grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych:
 - 4) sesji jesiennej 2020 w Genewie w dniach 10–18 września 2020 r.;
 - 5) sesji wiosennej 2021 w Bernie w dniach 15–19 marca 2021 r.;
 - 6) jesiennej sesji w 2021 r. w Genewie w dniach 21 września – 1 października 2021 r.;

¹ <https://unece.org/transport/dangerous-goods>

² <https://unece.org/transport/documents/2022/06/standards/european-agreement-concerning-international-carriage>

- 7) sesji wiosennej 2022 w Bernie w dniach 14–18 marca 2022 r.;
- Spotkania EKG ONZ–WP.15 (ADR) na:
- 8) 108. sesji w Genewie w dniach 10–13 listopada 2020 r.;
- 9) 109. sesji w Genewie w dniach 4–7 maja 2021 r.;
- 10) 110. sesji w Genewie w dniach 8–12 listopada 2021 r.;
- 11) 111. sesji w Genewie w dniach 9–13 maja 2022 r.;
- Spotkania EKG ONZ–WP.15/AC.2 (ADN) na:
- 12) 37. sesji w Genewie w dniach 25–29 stycznia 2021 r.;
- 13) 38. sesji w Genewie w dniach 23–27 sierpnia 2021 r.;
- 14) 39. sesji w Genewie w dniach 24–28 stycznia 2022 r.;

oraz komitetu administracyjnego ADN na 27. sesji w Genewie w dniu 28 stycznia 2022 r.

W trakcie tych spotkań poszczególne propozycje zmian były analizowane i rozpatrywane przez wyżej wymienione komisje ekspertów. W większości przypadków zalecane działanie otrzymało jednomyślne poparcie. W przypadku niektórych wniosków zalecenia popiera większość ekspertów.

O ile proponowane zmiany załączników do ADR zgłoszone przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych nie zostaną uznane za odrzucone na podstawie art. 14 ust. 3 w terminie trzech miesięcy od daty powiadomienia, tj. w dniu 6 października 2022 r., zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

O ile proponowane zmiany do przepisów załączonych do ADN nie zostaną uznane za odrzucone na podstawie art. 20 ust. 5 w terminie trzech miesięcy od daty powiadomienia, tj. w dniu 1 października 2022 r., zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Unia Europejska nie jest umawiającą się stroną ADR ani ADN. Niemniej jednak fakt, iż Unia Europejska nie jest stroną umowy międzynarodowej nie stanowi przeszkody w wykonywaniu przez nią kompetencji poprzez ustanowienie, w ramach swoich instytucji, stanowiska, jakie ma być zajęte w jej imieniu w ramach organu utworzonego tą umową, zwłaszcza za pośrednictwem państw członkowskich będących stronami tej umowy i działających wspólnie w interesie Unii (zob. wyrok w sprawie C-399/12 *Niemcy przeciwko Radzie* („OIV”), pkt 52 i przytoczone tam orzecznictwo).

ADR ma obecnie 53 umawiające się strony, a wszystkie państwa członkowskie UE są umawiającymi się stronami tej umowy. ADN ma obecnie 18 umawiających się stron, a 13 państw członkowskich UE jest umawiającymi się stronami tej umowy.

Unia Europejska stosowała przepisy ADR w odniesieniu do transportu drogowego towarów niebezpiecznych na terytorium UE od dnia 1 stycznia 1997 r., początkowo na mocy dyrektywy Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych³. W

³ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 7.

2008 r. dyrektywa 94/55/WE została zastąpiona przez dyrektywę 2008/68/WE⁴, która ma takie same cele jak poprzedzający ją akt prawny i obejmuje również międzynarodowy przewóz towarów niebezpiecznych śródlądową drogą wodną. Na podstawie tej dyrektywy od dnia 1 lipca 2009 r. Unia Europejska stosuje przepisy ADN w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego towarów niebezpiecznych.

Planowane zmiany zostały uznane za właściwe dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych w opłacalny sposób, biorąc pod uwagę postęp technologiczny, a zatem można je poprzeć.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określono tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu, czy też stroną danej umowy⁵.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywierają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁶.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

WP.15 jest organem utworzonym na podstawie umowy, a mianowicie Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR).

Komitet administracyjny ADN jest organem utworzonym na podstawie umowy, a mianowicie Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN).

Proponowane przez WP.15 i komitet administracyjny ADN akty stanowią akty mające skutki prawne. Zgodnie z warunkami opisanymi powyżej proponowane akty prawne będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 14 ADR i art. 20 ADN i mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE, a mianowicie na dyrektywę 2008/68/WE. Wynika to z faktu, że art. 1 dyrektywy 2008/68/WE przewiduje obowiązek stosowania tych przepisów w odniesieniu do transportu drogowego i transportu wodnego śródlądowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich i między nimi, a art. 4 wspomnianej dyrektywy dotyczący państw trzecich stanowi, że „transport towarów niebezpiecznych

⁴ Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

⁵ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁶ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

między państwami członkowskimi a krajami trzecimi jest dozwolony pod warunkiem zgodności z przepisami ADR, RID lub ADN, o ile nie zastrzeżono inaczej w załącznikach”. Ponadto wspomniane powyżej zmiany będą miały wpływ na funkcjonowanie dyrektywy 2008/68/WE w świetle jej art. 8. Zgodnie z tym przepisem Komisja jest uprawniona do dostosowania sekcji I.1 załącznika I i sekcji III.1 załącznika III do dyrektywy 2008/68/WE do postępu naukowego i technicznego „w szczególności w celu uwzględnienia zmian w ADR, RID i ADN”.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umów.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma być zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść decyzji dotyczą drogowego i wodnego śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych. Materialną podstawą prawną jest zatem art. 91 TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji Rady powinien być art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ze względu na przejrzystość i właściwe odniesienie, decyzje grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) i komitetu ds. bezpieczeństwa ADN będą publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian załączników do Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) oraz przepisów załączonych do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN)

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) Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych („ADR”) weszła w życie w dniu 29 stycznia 1968 r. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych („ADN”) weszła w życie w dniu 28 lutego 2008 r.
- (2) Zgodnie z art. 14 ADR każda z umawiających się stron może zaproponować przynajmniej jedną zmianę załączników do tej umowy. Oznacza to, że grupa robocza ds. transportu towarów niebezpiecznych („WP.15”) może przyjąć zmiany do załączników do ADR. Zgodnie z art. 20 ADN komitet ds. bezpieczeństwa i komitet administracyjny mogą przyjmować zmiany do przepisów załączonych do ADN.
- (3) Zmiany przyjęte przez WP.15 i komitet administracyjny ADN w dwuletnim okresie 2020–2022 dotyczące drogowego i wodnego śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych zostały zgłoszone umawiającym się stronom ADR w dniu 6 lipca 2022 r. i ADN w dniu 1 lipca 2022 r.
- (4) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu UE w odniesieniu do tych zmian do ADR i ADN, gdyż będą one wiążące na podstawie prawa międzynarodowego i mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa UE, a mianowicie na dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹. Dyrektywa ta ustanawia wymagania dotyczące drogowego, kolejowego lub wodnego śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych, które zgodnie z art. 1 obowiązują w obrębie państw członkowskich lub między nimi, poprzez odniesienie do ADR i ADN. Zgodnie z art. 4 tej dyrektywy 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. Ponadto zgodnie z art. 8 dyrektywy 2008/68/WE Komisja jest uprawniona do dostosowania sekcji I.1 załącznika I i sekcji III.1 załącznika III do dyrektywy

¹ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

2008/68/WE do postępu naukowo-technicznego, w szczególności w celu uwzględnienia zmian w ADR, RID lub ADN.

- (5) UE nie jest umawiającą się stroną ADR ani ADN. Jednakże fakt ten nie stanowi przeszkody w wykonywaniu przez nią kompetencji poprzez określenie, w ramach swoich instytucji, stanowiska, jakie ma być zajęte w jej imieniu w ramach organu utworzonego na mocy jednej z tych umów, zwłaszcza za pośrednictwem państw członkowskich będących stronami jednej z tych umów i działających wspólnie w interesie Unii.
- (6) Wszystkie państwa członkowskie są umawiającymi się stronami ADR i stosują ją, a 13 państw członkowskich jest umawiającymi się stronami ADN i ją stosują.
- (7) Planowane zmiany mają na celu zagwarantowanie bezpiecznego i efektywnego transportu towarów niebezpiecznych, uwzględniając jednocześnie postęp naukowo-techniczny w tym sektorze oraz opracowywanie nowych substancji i artykułów stwarzających zagrożenie podczas transportu. Rozwój drogowego i wodnego śródlądowego transportu towarów niebezpiecznych, zarówno w UE, jak i między UE a jej państwami sąsiadującymi, stanowi kluczowy element wspólnej polityki transportowej i zapewnia właściwe funkcjonowanie wszystkich gałęzi przemysłu produkujących lub stosujących towary sklasyfikowane jako niebezpieczne zgodnie z ADR lub ADN.
- (8) Planowane zmiany zostały uznane za właściwe do celów bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych w racjonalny pod względem kosztów sposób, a zatem można je poprzeć.
- (9) Wszystkie proponowane zmiany są uzasadnione i korzystne, a zatem UE powinna je poprzeć.
- (10) Stanowisko UE jest wyrażane przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii, które są umawiającymi się stronami ADR i ADN,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu UE w odniesieniu do zmian przyjętych przez grupę roboczą ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) i komitet administracyjny ADN w odniesieniu do odpowiednio załączników do ADR oraz przepisów załączonych do ADN, o których mowa w załączniku do niniejszej decyzji, jest określone w tym załączniku.

Niewielkie zmiany w tym stanowisku mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady, zgodnie z art. 2.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, zostaje wyrażone przez państwa członkowskie UE będące umawiającymi się stronami ADR i ADN działające wspólnie w interesie UE

Artykuł 3

Decyzje grupy roboczej ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) i komitetu ds. bezpieczeństwa ADN są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*