

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA DELEGOWANA URZĘDU NADZORU EFTA nr 049/22/COL

z dnia 9 lutego 2022 r.

w sprawie przyznania trzech odstępstw, o które wystąpiło Księstwo Liechtensteinu w odniesieniu do art. 30, art. 36 ust. 2 i pkt 1.1.3.6.3 lit. b) załącznika 5 do zarządzenia Liechtensteinu z dnia 3 marca 1998 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych [2022/1984]

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając akt, o którym mowa w pkt 13c rozdziału I załącznika XIII do Porozumienia EOG, a mianowicie

dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych („dyrektywa”),

w brzmieniu zmienionym i dostosowanym do Porozumienia EOG pkt 4 lit. d) protokołu 1 do tego porozumienia, i uwzględniając art. 5 ust. 2 lit. d) porozumienia o nadzorze i Trybunale oraz art. 1 ust. 1 lit. c), art. 1 ust. 2 i art. 3 protokołu 1 do tego porozumienia, w szczególności art. 6 i 9 przedmiotowej dyrektywy,

uwzględniając decyzje Stałego Komitetu nr 3/12/SC i 4/12/SC,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

Rząd Liechtensteinu w piśmie do Urzędu z 20 grudnia 2013 r. ⁽¹⁾ zgłosił wniosek o cztery odstępstwa na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy. Odstępstwa, o które zawniósł Liechtenstein, ustanowiono w art. 29, 30 i 36 oraz w załączniku 5 do obowiązującego w Liechtensteinie zarządzenia z dnia 3 marca 1998 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (LR 741.621, z ostatnimi zmianami) ⁽²⁾ („zarządzenie”).

W celu uzyskania wsparcia w ocenie Urząd zlecił przedsiębiorstwu DNV GL AS („DNV”) ocenę zgodności wnioskowanych odstępstw z wymogami określonymi w art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy, z naciskiem na potencjalne lub rzeczywiste zagrożenia wynikające z odstępstw; na określenie, czy odstępstwa te spowodują zwiększenie, zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa czy też na niego nie wpłyną oraz, w miarę potrzeby, na określenie możliwych do zastosowania środków łączących ⁽³⁾.

Po dokonaniu oceny odstępstw, o które wystąpił Liechtenstein, Urząd stwierdził, że jedynie przepisy zawarte w art. 30, art. 36 i załączniku 5 do zarządzenia można zaliczyć do odstępstw w rozumieniu art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy, zaś art. 29 zarządzenia, dotyczącego materiałów wybuchowych w uprzednio otwartych opakowaniach do transportu, nie można zakwalifikować jako odstępstwa.

⁽¹⁾ Dok. nr 694300.

⁽²⁾ *Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Strasse – VTGGS.*

⁽³⁾ Dok. nr 709161.

Po zasięgnięciu opinii komitetu EFTA ds. transportu Urząd przyjął decyzję Kolegium 30/15/COL, zezwalającą na odstępstwa od trzech przepisów kwalifikujących. Zezwolenie obowiązywało od dnia 27 stycznia 2015 r. przez sześć lat.

Pismem z dnia 8 marca 2021 r. ⁽⁴⁾ rząd Liechtensteinu zgłosił wniosek o udzielenie zezwolenia na stosowanie na mocy zarządzenia odstępstw, które ustanowiono w art. 30, art. 36 ust. 2 i pkt 1.1.3.6 lit. b) załącznika 5 do zarządzenia oraz które nawiązują do zezwolenia udzielonego przez Urząd przez przyjęcie decyzji Kolegium 30/15/COL. Odstępstwa dotyczą odpowiednio transportu drogowego materiałów wybuchowych, przedsiębiorstw zajmujących się kontrolą zbiorników, specjalnego szkolenia kierowców oraz zbiorników znajdujących się na placach budowy.

Zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy jeśli państwo EOG–EFTA wnioskuje o przedłużenie zezwolenia na odstępstwo, Urząd dokonuje przeglądu danego wniosku. Jeżeli nie została przyjęta zmiana załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 dotycząca przedmiotu odstępstwa, Urząd, działając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, przedłuża ważność zezwolenia na kolejny okres nieprzekraczający sześciu lat od daty zezwolenia określonej w decyzji o zezwoleniu.

Ponieważ Liechtenstein złożył wniosek po upływie daty, o której mowa w decyzji Kolegium 30/15/COL, nie stosuje się art. 6 ust. 4, nawet jeśli zakres przedmiotowy tego wniosku jest identyczny z tym, w przypadku którego Urząd udzielił zezwolenia wspomnianą decyzją. W związku z tym wniosek należy poddać ocenie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 6 ust. 2 dyrektywy. Informacje zawarte w decyzji Kolegium 30/15/COL, takie jak ocena ryzyka przeprowadzona przez DNV, pozostają jednak istotne dla tej oceny.

2. OCENA

Art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy stanowi, że „[p]aństwa [EOG] mogą wnioskować o odstępstwa od przepisów załącznika I sekcja I.1, załącznika II sekcja II.1 lub załącznika III sekcja III.1 w zakresie transportu niewielkich ilości pewnych towarów niebezpiecznych w obrębie ich terytoriów, z wyłączeniem substancji o średniej lub wysokiej radioaktywności, o ile nie spowoduje to zmniejszenia bezpieczeństwa i jeżeli warunki dla takiego transportu nie są bardziej rygorystyczne niż warunki określone w tych załącznikach”.

Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy odstępstwa obowiązują przez okres nieprzekraczający sześciu lat od daty zezwolenia, określany w decyzji o zezwoleniu.

Zgodnie z art. 9 dyrektywy oraz dalszymi zaleceniami przewidzianymi w decyzjach Stałego Komitetu nr 3/2012/SC oraz 4/2012/SC Urząd przedstawia komitetowi EFTA ds. transportu projekt decyzji. Ten z kolei wydaje swoją opinię w sprawie projektu zgodnie z art. 3 decyzji Stałego Komitetu nr 3/2012/SC.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy transport drogowy towarów niebezpiecznych jest dozwolony, „o ile są spełnione warunki określone w załączniku I sekcja I.1, załączniku II sekcja II.1 i załączniku III sekcja III.1”.

W sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy zawarto przepisy dotyczące stosowania załączników A i B do umowy ADR ⁽⁵⁾.

Załącznik A podzielono na siedem części. Część 1 zawiera przepisy ogólne, a w częściach 2 i 3 sklasyfikowano towary niebezpieczne i zawarto ich wykaz. W części 4 określono wymagania dotyczące opakowań i korzystania z przenośnych zbiorników; w części 5 – procedury nadawcze; w części 6 – wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań; w części 7 – przepisy dotyczące warunków transportu, załadunku, przeładunku i rozładunku.

⁽⁴⁾ Dokument nr 1185764.

⁽⁵⁾ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zawarta w Genewie w dniu 30 września 1957 r., ze zmianami.

W części 8 załącznika B określono wymagania dotyczące załóg, wyposażenia, eksploatacji i dokumentów pojazdów, a w części 9 wymagania dotyczące konstrukcji i zatwierdzania pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Odstępstwa, których dotyczy wnioski, są jednakowe z tymi, na które Urząd udzielił zezwolenia w 2015 r. Ponadto środki łagodzące wdrożone przez Liechtenstein nadal obowiązują. W związku z powyższym Urząd stwierdza, że wystarczająca ocena odstępstw jest możliwa w oparciu o informacje zawarte w decyzji Kolegium 30/15/COL, w tym te dotyczące przeprowadzonej przez DNV oceny ryzyka.

2.1. Art. 30 zarządzenia

W piśmie z 8 marca 2021 r. rząd Liechtensteinu opisał przedmiotowe odstępstwo w następujący sposób:

Art. 30 ust. 1 lit. b) zarządzenia pozwala na odstępstwa dotyczące oznakowania pojazdów do transportu. Pomarańczowe oznaczenia na przedzie i tyle pojazdu do transportu muszą być zgodne z rozdziałem 5.3.2.1.1 umowy ADR, ale nie muszą zawierać numeru identyfikacyjnego zagrożenia.

Art. 30 ust. 1 lit. c) zarządzenia zwalnia kierowcę ze spełnienia wymogu odbycia specjalnego szkolenia, przewidzianego w rozdziale 8.2 umowy ADR. Kierowca musi jednak posiadać zaświadczenie o odbyciu szkolenia w zakresie procedur kontroli zbiorników. Takie szkolenia organizowane są przez CITEC (Szwajcarskie Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Wód i Bezpieczeństwa Zbiorników) i składają się z trzytygodniowego kursu oraz odbywającego się co pięć lat kursu odświeżającego wiedzę, w trakcie których kierowcy szkoleni są w zakresie wszystkich niezbędnych aspektów dotyczących bezpieczeństwa i środowiska w kontekście czyszczenia, kontroli i naprawy zbiorników. Dowodem ukończenia kursu jest specjalistyczne zaświadczenie Konfederacji Szwajcarskiej dot. bezpieczeństwa zbiorników ⁽⁶⁾.

Art. 30 ust. 2 zarządzenia przewiduje również, że wymagania dotyczące konstrukcji, wyposażenia i kontroli, określone w rozdziałach 4.3, 4.4, 6.8, 6.9 i 9.1 umowy ADR, nie obejmują zbiornika i pojazdu do jego transportu.

W swoim sprawozdaniu DNV oceniło, czy ryzyko wzrosłoby na skutek wypadku (np. kolizja, wypadnięcie z drogi czy przemieszczenie się ładunku), który może zdarzyć się na drodze publicznej w trakcie transportu. DNV stwierdziło, że ryzyko w takich sytuacjach nie wzrosłoby, o ile kierowca odbyłby wspomniane szkolenie CITEC.

2.2. Art. 36 ust. 2 zarządzenia

W piśmie z 8 marca 2021 r. rząd Liechtensteinu opisał przedmiotowe odstępstwo w następujący sposób:

„Przepis ten pozwala na transport towarów niebezpiecznych należących do klasy 1 według umowy ADR (substancje wybuchowe i materiały wybuchowe) w ilościach przekraczających wolną kwotę, przewidzianą w rozdziale 1.1.3.6 umowy ADR. Jest to jednak dozwolone tylko pod ścisłym warunkiem, że kierowca ma licencję na materiały wybuchowe (Sprenausweis), a więc odbył specjalne szkolenie dla specjalistów ds. eksplozji. Szkolenie, na koniec którego przyznaje się taką licencję, to specjalistyczne szkolenie przeznaczone dla osób przeładowujących materiały wybuchowe, wykraczające poza zakres standardowego szkolenia poświęconego transportowi towarów niebezpiecznych i zapewniające najwyższe standardy bezpieczeństwa. Ponadto taki transport jest dozwolony tylko w przypadku konkretnych materiałów wybuchowych i pirotechnicznych, na które przyznano licencję.

Jako że z tych względów wyłączenie przewidziane w art. 36 ust. 2 zarządzenia nie zmniejsza bezpieczeństwa, Liechtenstein wnioskuję niniejszym o odstępstwo na podstawie art. 6 dyrektywy.”

W sprawozdaniu DNV stwierdzono, że ryzyko nie wzrośnie wraz ze stosowaniem odstępstwa, pod warunkiem że licencja BBT jest równoważna ze szkoleniem dla kierowców przewidzianym w umowie ADR.

⁽⁶⁾ *Spezialistin für Tanksicherheit mit eidgenössischem Fachausweis.*

2.3. Pkt 1.1.3.6.3 lit. b) załącznika 5 do zarządzenia

W piśmie z 8 marca 2021 r. rząd Liechtensteinu opisał przedmiotowe odstępstwo w następujący sposób:

„Przepis ten, w połączeniu z rozdziałem 6.14, odnosi się konkretnie do zbiorników znajdujących się na placach budowy (Baustellentanks) – pojęcie to nie jest uwzględnione w umowie ADR.

Zbiorniki znajdujące się na placach budowy to kontenery wykorzystywane tymczasowo na placach budowy do tankowania wykorzystywanych na placu maszyn. Zbudowane są ze zbiornika wewnętrznego oraz z zewnętrznego zamkniętego zbiornika (zob. pkt 6.14.1.1 załącznika 5 do zarządzenia). Uznane są za najbezpieczniejsze rozwiązanie w takich przypadkach.

Brak zgodności z konkretnymi przepisami umowy ADR jest dozwolony w przypadku zbiorników do pojemności 1 210 litrów, znajdujących się na placach budowy, w których przewożone jest max. 1 150 litrów, ale jednocześnie takie zbiorniki mogą być tylko wykorzystywane do przechowywania i transportu oleju napędowego do silników wysokoprężnych (UN 1202) lub oleju opałowego. Należy przestrzegać przepisów zawartych w rozdziale 6.8. umowy ADR, z wyłączeniem 6.8.2.1.3, 6.8.2.1.4 i od 6.8.2.1.15 do 6.8.2.1.23. Wymogi dotyczące konstrukcji i badania takich zbiorników przewidziano w pkt 6.14.2 i 6.14.3 załącznika 5 do zarządzenia. Zbiorniki znajdujące się na placach budowy objęte są standaryzacją i badaniami przeprowadzanymi przez organ odpowiedzialny także za badania zgodnie z umową ADR (Szwajcarski Inspektorat ds. Towarów Niebezpiecznych, niem. Eidgenössisches Gefahrgutinspektorat). Inspektorat dba o to, by przestrzegano wszystkich istotnych cech bezpieczeństwa w celu zapewnienia poziomu bezpieczeństwa porównywalnego do tego ustanowionego przez przepisy w umowie ADR.

Z tych względów wyłączenie przewidziane w pkt 1.1.3.6.3 lit. b), w połączeniu z pkt 6.14 załącznika 5 do zarządzenia, nie zmniejsza bezpieczeństwa.”

W sprawozdaniu DNV oceniono zwiększone ryzyko związane z kolizją, wypadnięciem z drogi czy przemieszczeniem się ładunku. DNV stwierdziło, że ryzyko wzrasta wraz z odstępstwem, ale wskazało również dwa środki zapobiegawcze, mianowicie (i) badania/kontrole zbiorników znajdujących się na placach budowy, zgodnie z umową ADR, oraz (ii) wykorzystanie zbiorników znajdujących się na placach budowy z podwójną powłoką.

Jak stwierdzono we wniosku Liechtensteinu, zbiorniki znajdujące się na placach budowy składają się ze zbiornika wewnętrznego i zbiornika zewnętrznego zamkniętego, a bezpieczeństwo nie zmniejszy się. Liechtenstein stwierdził również, że „zwolnienie z przestrzegania pkt 1.1.3.6.3 lit. b) oraz pkt 6.14 załącznika 5 do zarządzenia przestanie być dalej potrzebne od 2027 r., ponieważ przepisy te zostaną uchylone”.

3. PODSUMOWANIE

Podsumowując, Urząd stwierdza, że przyznanie odstępstw nie zmniejsza bezpieczeństwa oraz że trzy wnioski o przyznanie odstępstw spełniają warunki określone w art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy. W związku z tym pozwolenie na odstępstwa określone w art. 30, art. 36 ust. 2 i pkt 1.1.3.6.3 lit. b) załącznika 5 do zarządzenia powinny być przyznane.

Zgodnie z art. 9 dyrektywy decyzją delegowaną nr 298/21/COL (dokument nr 1228844) Urząd dnia 17 grudnia 2021 r. należycie przedstawił komitetowi EFTA ds. transportu projekt decyzji w sprawie przyjęcia środków. Dnia 14 stycznia 2022 r. komitet EFTA ds. transportu nie wydał opinii w sprawie projektu decyzji.

Zgodnie z art. 3 ust. 4 decyzji Stałego Komitetu Państw EFTA nr 3/2012/SC Urząd może przyjąć przewidziany środek, chyba że akt podstawowy stanowi, że projektu środków nie można przyjąć, jeśli nie zostanie wydana opinia – co nie ma zastosowania do obecnej procedury, a zatem Urząd może przyjąć ten środek.

Urząd przyznaje zatem odstępstwo zgodnie z wnioskiem na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy. Odstępstwo obowiązuje przez okres 6 lat, jak stanowi art. 6 ust. 3 dyrektywy, a Urząd może, zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy, przedłużyć zezwolenie.

Członek Kolegium odpowiedzialny w szczególności za transport otrzymał upoważnienie do przyjęcia środków w imieniu Urzędu i na jego odpowiedzialność, jeśli projekt środków, który ma zostać przyjęty, jest zgodny z opinią komitetu EFTA ds. transportu,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Trzy odstępstwa, o które wystąpił rząd Liechtensteinu w związku z art. 30, art. 36 ust. 2 i pkt 1.1.3.6.3 lit. b) załącznika 5 obowiązującego w Liechtensteinie zarządzenia z dnia 3 marca 1998 r. w sprawie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, zostają niniejszym przyznane.

Artykuł 2

Odstępstwa określone w art. 1 niniejszej decyzji zostają opublikowane w sekcji EOG *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz w Suplemencie EOG, zgodnie z pkt 6 protokołu 1 do Porozumienia EOG.

Artykuł 3

Odstępstwa określone w art. 1 niniejszej decyzji obowiązują przez okres sześciu lat.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Księstwa Liechtensteinu i wchodzi w życie z chwilą poinformowania tego państwa.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja jest autentyczna w języku angielskim.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lutego 2022 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA, działającego na mocy decyzji w sprawie przekazania uprawnień nr 103/13/COL

Árni Páll ÁRNASON
Odpowiedzialny członek Kolegium

Melpo-Menie JOSÉPHIDÈS
Zatwierdzająca jako dyrektor ds. prawnych i wykonawczych
