EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.2.2026
COM(2026) 98 final

2026/0061 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 59:e mötet i expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik vad gäller vissa ändringar i bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid mötet i expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods (*RID:s expertkommitté*) inom organisationen för internationell järnvägstrafik (*Otif*). Det rör det planerade antagandet av vissa ändringar av de tekniska och administrativa bestämmelserna i bilagan till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (*Cotif*). Dessa ändringar ska antas av den kommittén.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif)

Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, är ett internationellt avtal där både unionen och 25 medlemsstater är avtalsslutande parter (blott Cypern och Malta är inte avtalsslutande parter).

Europeiska unionen anslöt sig till Cotif genom rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011[1].

2.2. Reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)

Enligt artikel 7 i Cotif omfattar fördraget bland annat de bihang som avses i artikel 6 i fördraget. Detta innefattar reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (*RID*), vilket utgör bihang C till fördraget. RID är tillämpligt så länge inga förklaringar görs i enlighet med de relevanta bestämmelserna i Cotif[2].

RID syftar till att reglera internationella transporter av farligt gods på järnväg mellan medlemsstater i Otif som tillämpar RID (*avtalsslutande stater i RID*)[3].

I direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar[4] fastställs att RID även är tillämpligt på transport som sker inom EU:s medlemsstater.

2.3. RID:s expertkommitté

RID:s expertkommitté är ett organ som inrättas genom artikel 13.1 d i Cotif. Enligt artikel 18 i Cotif beslutar RID:s expertkommitté om förslag som syftar till att ändra fördraget. Kommittén består av företrädare för medlemsstater i Otif som tillämpar RID, samt Europeiska unionen.

---

1 Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1).

2 Artikel 42.1 i Cotif.

3 För närvarande finns det 51 medlemsstater i Otif och 45 avtalsslutande stater i RID.

4 Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

2.4. Den akt som föreslås av RID:s expertkommitté

Den 28 maj 2026, vid sitt 59:e möte, förväntas RID:s expertkommitté anta en uppsättning ändringar för att uppdatera bilagan till RID (*den planerade akten*) mot bakgrund av vetenskapliga och tekniska framsteg.

Syftet med den planerade akten är att säkerställa säkra och skyddade järnvägstransporter av farligt gods genom att uppdatera vissa bestämmelser. Det rör sig bland annat om förteckningen över farligt gods som godtas för befordran, förpackningsinstruktionerna, förteckningen över tillämpliga standarder samt andra tekniska krav som är tillämpliga på olika slags inneslutningar.

Det kan noteras att internationella bestämmelser om transport av farligt gods fastställs inom olika internationella organisationer, bland annat Otif. Andra sådana organisationer är FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) och olika specialiserade FN-organ, t.ex. underkommittén för experter på transport av farligt gods inom FN:s ekonomiska och sociala råd (Ecosoc). Eftersom bestämmelserna måste vara kompatibla har ett komplext internationellt system för samordning och harmonisering utvecklats mellan de organisationer som deltar i detta arbete. Bestämmelserna anpassas vartannat år.

En lång rad experter från både den offentliga och den privata sektorn har rådfrågats i samband med utarbetandet av dessa ändringar. Under arbetet med ändringarna har tekniska frågor diskuterats vid de möten som förtecknas nedan:

– Vid följande möten i underkommittén för experter på transport av farligt gods inom FN:s ekonomiska och sociala råd (Ecosoc):

(1) 62:a mötet i Genève den 3–7 juli 2023.

(2) 63:e mötet i Genève den 27 november–6 december 2023.

(3) 64:e mötet i Genève den 24 juni–3 juli 2024.

(4) 65:e mötet i Genève den 25 november–3 december 2024.

(5) 66:e mötet i Genève den 30 juni–4 juli 2025.

– Vid följande gemensamma möten för Unece med RID:s expertkommitté och arbetsgruppen för transport av farligt gods:

(1) Vårmötet 2024 i Bern den 25–28 mars 2024.

(2) Höstmötet 2024 i Genève den 10–13 september 2024.

(3) Vårmötet 2025 i Bern den 24–28 mars 2025.

(4) Höstmötet 2025 i Genève den 17–25 september 2025.

(5) Nästa gemensamma möte kommer att äga rum i Bern den 24–27 mars 2026.

– Vid följande möten inom den ständiga arbetsgruppen inom RID:s expertkommitté:

(1) 18:e mötet i Madrid den 20–21 november 2024.

(2) 19:e mötet i Luxemburg den 18–21 november 2025.

Vid dessa möten analyserade och behandlade experterna i dessa kommittéer de enskilda förslagen till ändringar. I de flesta fall uttryckte experterna ett enhälligt stöd för de rekommenderade åtgärderna. I fråga om vissa förslag stöddes rekommendationerna av en majoritet av experterna.

I enlighet med artikel 35 i Cotif kommer ändringarna, när de väl beslutats av RID:s expertkommitté, att träda i kraft för alla avtalsslutande parter den första dagen i den sjätte månaden efter den månad då generalsekreteraren har underrättat de avtalsslutande parterna om ändringarna. En avtalsslutande part kan göra en invändning inom fyra månader från och med dagen för underrättelsen. Om en invändning stöds av en fjärdedel av de avtalsslutande parterna träder ändringen inte i kraft.

I artikel 38 i Cotif fastställs att när det gäller rösträtt och rätt att göra invändningar enligt artikel 35.4 ska en regional organisation för ekonomisk integration, i detta fall Europeiska unionen, åtnjuta det antal röster som motsvarar rösterna för EU:s medlemsstater som även är medlemsstater i Otif.

Såvida inte ett tillräckligt antal invändningar framförs av parterna, förväntas de ändringar som berörs av detta förslag träda i kraft den 1 januari 2027 och bli bindande för unionen och medlemsstaterna, och därmed utgöra en integrerad del av unionens regelverk.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Unionens exklusiva befogenhet

Unionen är en fullvärdig avtalsslutande part i Cotif.

Dessutom fastställs i artikel 1 i direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar[5] att bilagan till RID ska tillämpas på transport av farligt gods på järnväg inom eller mellan medlemsstater, med undantag för de medlemsstater som saknar ett järnvägsnät. I artikel 4 i direktiv 2008/68/EG fastställs i fråga om tredjeländer att det ”ska vara tillåtet att transportera farligt gods mellan medlemsstaterna och tredjeländer på villkor att kraven i ADR[6], RID och ADN[7] iakttas, såvida inget annat anges i bilagorna”.

Kommissionen har för detta ändamål fått befogenhet att anpassa avsnitt II.1 i bilaga II till direktiv 2008/68/EG genom en delegerad akt, i enlighet med artikel 8 i direktivet.

Det kan också noteras att direktiv 2008/68/EG ingår i förteckningen över de unionsinstrument genom vilka unionen har utövat sin befogenhet och som var i kraft vid tidpunkten för ingåendet av avtalet mellan EU och Otif[8].

3.2. Ståndpunkt som ska intas

Ändringar av RID ingår till fullo i unionens exklusiva befogenhet, och det är nödvändigt att fastställa unionens ståndpunkt.

De föreslagna ändringarna anses vara väl utformade för att uppnå målet om en säker och kostnadseffektiv transport av farligt gods med hänsyn tagen till tekniska framsteg, och kan därför stödjas.

---

5 Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).

6 Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, som ingicks i Genève den 30 september 1957.

7 Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar, som ingicks i Genève den 26 maj 2000.

8 Tillägg till bilaga I till rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[9].

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den akt som ska antas av RID:s expertkommitté utgör en akt med rättslig verkan. Den planerade akten kommer enligt internationell rätt att vara bindande för unionen i enlighet med artikel 6 i RID, enligt vilken den bilaga som ska ändras utgör en integrerad del av reglementet.

Enligt artikel 1 i direktiv 2008/68/EG ska bilagan till RID tillämpas på transport av farligt gods på järnväg inom eller mellan medlemsstater, med undantag för de medlemsstater som saknar ett järnvägsnät. I artikel 4 i direktiv 2008/68/EG fastställs i fråga om tredjeländer att det ”ska vara tillåtet att transportera farligt gods mellan medlemsstaterna och tredjeländer på villkor att kraven i ADR, RID och ADN iakttas, såvida inget annat anges i bilagorna”.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det främsta syftet med och innehållet i det föreslagna beslutet avser transport av farligt gods på järnväg.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

[9] Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 91 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Eftersom det föreslagna beslutet i RID:s expertkommitté kommer att ändra bilagan till RID, är det lämpligt att offentliggöra information om resultatet av mötet i *Europeiska unionens officiella tidning* efter antagandet av beslutet.

2026/0061 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 59:e mötet i expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik vad gäller vissa ändringar i bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Unionen anslöt sig till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (*Cotif*), genom rådets beslut 2013/103/EU[1].

(2) Enligt artikel 6 i Cotif ska internationell järnvägstrafik och godkännande av järnvägsmateriel i internationell trafik regleras genom föreskrifter som förtecknas i den artikeln, särskilt reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (*RID*), som utgör bihang C till fördraget.

(3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG[2] fastställs krav för transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater, med hänvisning till RID.

(4) I enlighet med artikel 18 i Cotif kan den expertkommitté för järnvägsbefordran av farligt gods inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) som avses i artikel 13.1 d i Cotif (här *RID:s expertkommitté*, i fördraget kallad *fackutskottet RID*) anta ändringar av, bland annat, bilagan till RID.

(5) RID:s expertkommitté kommer vid sitt 59:e möte den 28 maj 2026 att anta ändringar för att anpassa bilagan till RID mot bakgrund av vetenskapliga och tekniska framsteg.

(6) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i RID:s expertkommitté, eftersom ändringarna av RID kommer att vara bindande för unionen.

(7) De föreslagna ändringarna syftar till att säkerställa säkra och effektiva transporter av farligt gods på järnväg och samtidigt ta hänsyn till vetenskapliga och tekniska

[1] Rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 om undertecknande och ingående av avtalet mellan Europeiska unionen och den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik om Europeiska unionens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (EUT L 51, 23.2.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

[2] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).

framsteg på området och utvecklingen av nya ämnen och föremål som skulle kunna utgöra fara under transporter.

(8) De föreslagna ändringarna anses vara lämpliga för att uppnå säker transport av farligt gods på ett kostnadseffektivt sätt och kan därför stödjas.

(9) Mindre ändringar av de dokument som avses i bilagan kan överenskommas på teknisk nivå vid det 20:e mötet i den ständiga arbetsgruppen inom RID:s expertkommitté den 27 maj 2026, inbegripet på grundval av rekommendationer från FN:s ekonomiska kommission för Europas gemensamma möte mellan RID:s expertkommitté och arbetsgruppen för transport av farligt gods.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 59:e mötet i RID:s expertkommitté för järnvägsbefordran av farligt gods (*RID:s expertkommitté*) inom organisationen för internationell järnvägstrafik, inom ramen för fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, återfinns i bilagan till detta beslut.

Unionens företrädare i RID:s expertkommitté får godkänna mindre ändringar av de dokument som avses i bilagan utan något nytt rådsbeslut.

Artikel 2

Besluten av RID:s expertkommitté ska, efter antagandet, offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* med angivande av dagen för deras ikraftträdande.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande