EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.3.2024
COM(2024) 118 final

2024/0065 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 58. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu bestimmten Änderungen des Anhangs C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union im Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (RID-Fachausschuss) der Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu vertreten ist. Er betrifft die geplante Annahme bestimmter Änderungen der technischen und administrativen Bestimmungen in der Anlage zu Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Diese Änderungen sollen vom genannten Ausschuss beschlossen werden.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden „COTIF“) ist ein internationales Übereinkommen, dem die Union und 25 Mitgliedstaaten (alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zypern und Malta) als Vertragsparteien angehören.

Die Europäische Union ist dem COTIF mit dem Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011[1] beigetreten.

2.2. Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Das COTIF umfasst gemäß seinem Artikel 7 unter anderem die in seinem Artikel 6 genannten Anhänge. Dazu zählt auch die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ in Anhang C des Übereinkommens. Die RID wird angewandt, sofern keine Erklärungen gemäß den einschlägigen Bestimmungen des COTIF erfolgen,[2].

Die RID regelt die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zwischen den OTIF-Mitgliedstaaten, die die RID-Vorschriften anwenden (im Folgenden „RID-Vertragsstaaten“)[3].

Gemäß der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland[4] gilt die RID auch für Beförderungen innerhalb der EU-Mitgliedstaaten.

2.3. RID-Fachausschuss

Der RID-Fachausschuss wurde gemäß Artikel 13 § 1 Buchstabe d des COTIF eingesetzt. Gemäß Artikel 18 des COTIF entscheidet der RID-Fachausschuss über Anträge auf Änderung

---

1 Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1).

2 Artikel 42 § 1 des COTIF.

3 Derzeit gibt es 50 OTIF-Mitgliedstaaten und 45 RID-Vertragsstaaten.

4 Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

des Übereinkommens. In dem Ausschuss sind die OTIF-Mitgliedstaaten, die die RID-Vorschriften anwenden, und die Europäische Union vertreten.

2.4. Vorgesehener Rechtsakt des RID-Fachausschusses

Auf seiner 58. Tagung am 23. Mai 2024 wird der RID-Fachausschuss voraussichtlich in Anbetracht des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts eine Reihe von Änderungen zur Aktualisierung der Anlage zur RID (im Folgenden „vorgesehener Rechtsakt“) beschließen.

Zweck des vorgesehenen Rechtsakts ist es, durch die Aktualisierung bestimmter Bestimmungen die sichere Beförderung gefährlicher Güter per Eisenbahn zu gewährleisten. Dazu gehören u. a. die Liste der zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter, die Anweisungen zur Verpackung, die Liste der geltenden Normen sowie andere für verschiedene Umschließungsmittel geltende technischen Anforderungen.

Es sei darauf hingewiesen, dass die internationalen Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter von mehreren internationalen Organisationen wie der OTIF festgelegt werden. Dazu gehören die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) und verschiedene Fachgremien der Vereinten Nationen, etwa der Sachverständigenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates (ECOSOC). Da die Regeln miteinander vereinbar sein müssen, haben die an diesen Arbeiten beteiligten Organisationen ein komplexes internationales System für die Koordinierung und Harmonisierung geschaffen. Die Bestimmungen werden in einem zweijährigen Zyklus angepasst.

Während der Vorbereitung dieser Änderungen wurde ein breites Spektrum von Sachverständigen aus dem öffentlichen und privaten Bereich konsultiert. Die nachstehenden Fachsitzungen fanden während der Vorbereitung dieser Änderungen statt:

– Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen, Sachverständigenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter:

(1) 58. Tagung in Genf, 28. Juni bis 2. Juli 2021,

(2) 59. Tagung in Genf, 29. November bis 8. Dezember 2021,

(3) 60. Tagung in Genf, 27. Juni bis 6. Juli 2022,

(4) 61. Tagung in Genf, 28. November bis 6. Dezember 2022,

(5) 62. Tagung in Genf, 3. bis 7. Juli 2023;

– Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE:

(1) Frühjahrstagung 2022 in Bern, 14. bis 18. März 2022,

(2) Herbsttagung 2022 in Genf, 12. bis 16. September 2022,

(3) Frühjahrstagung 2023 in Bern, 20. bis 24. März 2023,

(4) Herbsttagung 2023 in Genf, 19. bis 27. September 2023,

(5) eine weitere gemeinsame Tagung wird vom 25. bis 28. März 2024 in Bern stattfinden;

– Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses:

(1) 15. Tagung in Genf, 23. bis 24. November 2022,

(2) 16. Tagung in London, 20. bis 23. November 2023.

Auf diesen Sitzungen wurden die einzelnen Änderungsanträge von den Sachverständigen der vorstehend genannten Ausschüsse analysiert und bearbeitet. In den meisten Fällen erfolgte die Zustimmung zu den empfohlenen Maßnahmen einstimmig. Bei bestimmten Vorschlägen werden die Empfehlungen von der Mehrheit der Sachverständigen unterstützt.

Nach Artikel 35 des COTIF treten die Änderungen – sobald sie vom RID-Fachausschuss beschlossen sind – für alle Vertragsparteien am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Vertragsparteien mitgeteilt hat. Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tag der Mitteilung, können die Vertragsparteien Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Vertragsparteien Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft.

Nach Artikel 38 des COTIF stehen einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, wie der Europäischen Union, bei der Wahrnehmung des Stimmrechts und des in Artikel 35 § 4 vorgesehenen Widerspruchsrechts „so viele Stimmen zu, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zugleich Mitgliedstaaten der Organisation sind".

Sofern nicht eine ausreichende Zahl von Vertragsparteien Widerspruch erhebt, dürften die unter diesen Vorschlag fallenden Änderungen am 1. Januar 2025 in Kraft treten und für die Union und die Mitgliedstaaten verbindlich und damit Bestandteil des Besitzstands der Union werden.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Ausschließliche Zuständigkeiten der EU

Die Union ist vollwertige Vertragspartei des COTIF.

Ferner bestimmt Artikel 1 der Richtlinie 2008/68/EG, dass die Anlage zur RID für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen gilt, mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die kein Eisenbahnnetz haben. In Artikel 4 der Richtlinie 2008/68/EG heißt es im Zusammenhang mit Drittländern: „Die Beförderung gefährlicher Güter zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften von ADR[5], RID und ADN[6] eingehalten werden und soweit in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist."

Im Hinblick darauf wird der Kommission in Artikel 8 der Richtlinie die Befugnis übertragen, Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG im Wege delegierter Rechtsakte anzupassen.

Es sei ferner darauf hingewiesen, dass die Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland[7] in der Liste der Instrumente der Union aufgeführt ist, mit denen die Union ihre Zuständigkeit ausgeübt hat und die zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung zwischen der EU und der OTIF in Kraft waren[8].

---

5 Das am 30. September 1957 in Genf geschlossene Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

6 Das am 26. Mai 2000 in Genf geschlossene Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.

7 Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

8 Anlage zu Anhang I des Beschlusses 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011.

3.2. Zu vertretender Standpunkt

Da sämtliche Änderungen der RID in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, ist ein Standpunkt der Union festzulegen.

Die vorgesehenen Änderungen werden als zweckmäßig für die sichere und kosteneffiziente Beförderung gefährlicher Güter angesehen und tragen dem technischen Fortschritt Rechnung, sodass sie befürwortet werden können.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“[9].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Akt, den der RID-Fachausschuss annehmen soll, stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Da die zu ändernde Anlage gemäß Artikel 6 der RID einen Bestandteil der Ordnung bildet, ist der vorgesehene Rechtsakt für die Union völkerrechtlich bindend.

Zudem ist in Artikel 1 der Richtlinie 2008/68/EG festgelegt, dass die Anlage zur RID für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen gilt, mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die kein Eisenbahnnetz haben. In Artikel 4 der Richtlinie 2008/68/EG heißt es ferner im Zusammenhang mit Drittländern: „Die Beförderung gefährlicher Güter zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften von ADR, RID und ADN eingehalten werden und soweit in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist.“

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen der Übereinkunft weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

[9] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Das Hauptziel und der wesentliche Inhalt des vorgeschlagenen Beschlusses betreffen die Beförderung gefährlicher Güter per Eisenbahn.

Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

5. VERÖFFENTLICHUNG DES GEPLANTEN RECHTSAKTS

Da mit dem vorgeschlagenen Beschluss des RID-Fachausschusses die Anlage zur RID geändert wird, ist es angezeigt, nach der Annahme des Beschlusses Informationen über die Ergebnisse der Tagung im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

2024/0065 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 58. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu bestimmten Änderungen des Anhangs C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Beschluss 2013/103/EU des Rates[1] ist die Union dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden „COTIF“) beigetreten.

(2) Nach Artikel 6 des COTIF finden die in diesem Artikel genannten Vorschriften im internationalen Eisenbahnverkehr und bei der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr Anwendung, insbesondere die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“, die Anhang C des Übereinkommens bildet.

(3) Die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[2] enthält Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen, wozu sie auf die RID verweist.

(4) Nach Artikel 13 § 1 Buchstabe d des COTIF kann der von der Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) eingerichtete Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (im Folgenden „RID-Fachausschuss“) die Anlage zur RID ändern.

(5) Der RID-Fachausschuss soll auf seiner 58. Tagung am 23. Mai 2024 Änderungen zur Anpassung der Anlage zur RID an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt beschließen.

---

[1] Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1).

[2] Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

(6) Da die Änderungen der RID für die Union verbindlich sein werden, ist es angezeigt, den im Namen der Union im RID-Fachausschuss zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

(7) Die vorgesehenen Änderungen zielen darauf ab, die sichere und effiziente Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten und gleichzeitig den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt in dem Sektor sowie die Entwicklung neuer Stoffe und Gegenstände, die bei ihrer Beförderung zu Gefahren führen könnten, zu berücksichtigen.

(8) Die vorgesehenen Änderungen werden als zweckmäßig für die sichere und kosteneffiziente Beförderung gefährlicher Güter angesehen, weshalb sie befürwortet werden können.

(9) Geringfügige Änderungen der im Anhang genannten Dokumente können auf fachlicher Ebene auf der 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses am 22. Mai 2024 vereinbart werden, auch auf der Grundlage von Empfehlungen der gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 58. Tagung des von der Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) eingerichteten Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (im Folgenden „RID-Fachausschuss“) im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 zu vertreten ist, ist im Anhang dieses Beschlusses festgelegt.

Geringfügige Änderungen der im Anhang genannten Dokumente können von den Vertretern der Union im RID-Fachausschuss ohne einen weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 2

Die Beschlüsse des RID-Fachausschusses werden nach ihrer Annahme unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin