COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.3.2024
COM(2024) 118 final

2024/0065 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 58e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union au sein de la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (ci-après la «Commission d'experts du RID») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Elle concerne l'adoption envisagée de certaines modifications des dispositions techniques et administratives figurant à l'annexe de l'appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (ci-après la «COTIF»). Ces modifications doivent être décidées par ladite commission.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

La convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, est un accord international auquel l'Union et 25 États membres sont parties contractantes (seuls Chypre et Malte ne sont pas parties contractantes).

L'Union européenne a adhéré à la COTIF par la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011[1].

2.2. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

En vertu de son article 7, la COTIF couvre également, entre autres, les appendices visés à son article 6. C'est notamment le cas du «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)», formant l'Appendice C de la convention. Le RID s'applique dans la mesure où les déclarations ne sont pas faites conformément aux dispositions pertinentes de la COTIF[2].

Le RID a pour objet de régir le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer entre les États membres de l'OTIF qui appliquent les règles contenues dans le RID (États parties au RID)[3].

La décision 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses[4] dispose que le RID s'applique également aux opérations de transport effectuées à l'intérieur des États membres de l'UE.

---

1 Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1).

2 Article 42, paragraphe 1, de la COTIF.

3 On compte actuellement 50 États membres de l'OTIF et 45 États parties au RID.

4 Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

2.3. Commission d'experts du RID

La Commission d'experts du RID est un organe institué en vertu de l'article 13, paragraphe 1, point d), de la COTIF. Conformément à l'article 18 de la COTIF, la Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier la convention. Elle est composée de représentants des États membres de l'OTIF qui appliquent le RID et de l'Union européenne.

2.4. Acte envisagé par la Commission d'experts du RID

Le 23 mai 2024, lors de sa 58e session, la Commission d'experts du RID devrait adopter un ensemble de modifications visant à actualiser l'annexe du RID (ci-après l'«acte envisagé») en fonction du progrès scientifique et technique.

L'objectif de l'acte envisagé est de garantir la sécurité et la sûreté du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, en mettant à jour certaines dispositions, parmi lesquelles, entre autres, la liste des marchandises dangereuses admises pour le transport, les instructions d'emballage, la liste des normes applicables ainsi que d'autres exigences techniques applicables à divers moyens de confinement.

Il convient de noter que les dispositions internationales relatives au transport de marchandises dangereuses sont établies par différentes organisations internationales, telles que l'OTIF. Il s'agit notamment de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et divers organes spécialisés des Nations unies tels que le sous-comité d'experts du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) sur le transport des marchandises dangereuses. Étant donné que les règles doivent être compatibles, un système international de coordination et d'harmonisation complexe a été mis au point par les organisations associées à ces travaux. Les dispositions sont adaptées à l'issue d'un cycle de 2 ans.

Un large éventail d'experts des secteurs public et privé a été consulté lors de l'élaboration de ces modifications. Les réunions techniques suivantes se sont tenues pendant cette période:

– au sous-comité d'experts du Conseil économique et social des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, lors de:

(1) sa 58e session à Genève, du 28 juin au 2 juillet 2021;

(2) sa 59e session à Genève, du 29 novembre au 8 décembre 2021;

(3) sa 60e session à Genève, du 27 juin au 6 juillet 2022;

(4) sa 61e session à Genève, du 28 novembre au 6 décembre 2022;

(5) sa 62e session à Genève, du 3 au 7 juillet 2023;

– à la réunion conjointe CEE-ONU de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses, lors de:

(1) sa session de printemps 2022 à Berne, du 14 au 18 mars 2022;

(2) sa session d'automne 2022 à Genève, du 12 au 16 septembre 2022;

(3) sa session de printemps 2023 à Berne, du 20 au 24 mars 2023;

(4) sa session d'automne 2023 à Genève, du 19 au 27 septembre 2023;

(5) une autre session de la réunion conjointe se tiendra à Berne, du 25 au 28 mars 2024;

– au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, lors de:

(1) sa 15e session à Berne, les 23 et 24 novembre 2022;

(2) sa 16e session à Londres, du 20 au 23 novembre 2023.

Lors de ces réunions, les experts des comités précités ont examiné et traité les différentes propositions de modifications. Dans la plupart des cas, la mesure recommandée a été soutenue à l'unanimité. Pour certaines propositions, les recommandations sont soutenues par une majorité d'experts.

Conformément à l'article 35 de la COTIF, une fois adoptées par la Commission d'experts du RID, les modifications entrent en vigueur pour toutes les parties contractantes le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire Général les a notifiées aux parties contractantes. Une partie contractante peut formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter de la date de la notification. Dans le cas où un quart des parties contractantes s'y oppose, la modification n'entre pas en vigueur.

L'article 38 de la COTIF prévoit qu'en vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévus en vertu de l'article 35, paragraphe 4, les organisations régionales d'intégration économique telle que l'Union européenne «disposent d'un nombre de voix égal à celui de leurs membres qui sont également membres de l'Organisation».

Sauf dans le cas où les parties soulèvent un nombre suffisant d'objections, les modifications concernées au titre de la présente proposition devraient entrer en vigueur le 1er janvier 2025 et devenir contraignantes pour l'Union et les États membres, faisant ainsi partie intégrante de l'acquis de l'Union.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Compétence exclusive de l'Union

L'Union est partie contractante à part entière à la COTIF.

En outre, l'article 1er de la directive 2008/68/CE prévoit que l'annexe du RID doit s'appliquer au transport ferroviaire de marchandises dangereuses à l'intérieur des États membres ou entre eux, à l'exception de ceux qui n'ont pas de système ferroviaire. En vertu de l'article 4 de la directive 2008/68/CE relatif aux pays tiers, «le transport de marchandises dangereuses entre les États membres et les pays tiers est autorisé pour autant qu'il réponde aux prescriptions de l'ADR[5], du RID ou de l'ADN[6], sauf indication contraire dans les annexes» de ladite directive.

À cette fin, la Commission est habilitée à adapter l'annexe II, section II.1, de la directive 2008/68/CE par voie d'un acte délégué, conformément à l'article 8 de la directive.

Il convient également de noter que la décision 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses[7] figure sur la liste des instruments de l'Union par lesquels l'Union a exercé sa compétence et qui étaient en vigueur au moment de la conclusion de l'accord entre l'UE et l'OTIF[8].

5 Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, conclu à Genève le 30 septembre 1957.

6 Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, conclu à Genève le 26 mai 2000.

7 Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

8 Appendice de l'annexe I de la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011.

3.2. Position à prendre

Les modifications apportées au RID relèvent entièrement de la compétence exclusive de l'Union et il est nécessaire d'établir une position de l'Union.

Les modifications envisagées sont jugées appropriées aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse, compte tenu du progrès technologique, et peuvent donc être approuvées.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La notion d'«actes ayant des effets juridiques» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»[9].

4.1.2. Application en l'espèce

L'acte que la Commission d'experts du RID est appelée à adopter est un acte ayant des effets juridiques. L'acte envisagé sera contraignant pour l'Union en vertu du droit international conformément à l'article 6 du RID, selon lequel l'annexe à modifier fait partie intégrante du règlement.

En outre, conformément à l'article 1er de la directive 2008/68/CE, l'annexe du RID doit s'appliquer au transport ferroviaire de marchandises dangereuses à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, à l'exception de ceux qui n'ont pas de système ferroviaire. En vertu de l'article 4 de la directive 2008/68/CE relatif aux pays tiers, «le transport de marchandises dangereuses entre les États membres et les pays tiers est autorisé pour autant qu'il réponde aux prescriptions de l'ADR, du RID ou de l'ADN, sauf indication contraire dans les annexes».

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

[9] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif principal et le contenu de la proposition de décision portent sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Étant donné que la proposition de décision de la Commission d'experts du RID modifiera l'annexe du RID, il convient, après son adoption, de publier au Journal officiel de l'Union européenne les informations relatives aux résultats de la réunion.

2024/0065 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 58e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après la «COTIF»), par la décision 2013/103/UE du Conseil[1].

(2) Conformément à l'article 6 de la COTIF, le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis par des règles qui sont énumérées dans ledit article, notamment le «règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)», qui forme l'appendice C de la convention.

(3) La directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil[2] fixe les exigences applicables au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, en se référant au RID.

(4) En vertu de l'article 13, paragraphe 1, point d), de la COTIF, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (ci-après la «Commission d'experts du RID») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (ci-après l'«OTIF») peut adopter des modifications de l'annexe du RID.

(5) Au cours de sa 58e session, le 23 mai 2024, la Commission d'experts du RID doit adopter une série de modifications visant à adapter l'annexe du RID au progrès technique et scientifique.

(6) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la Commission d'experts du RID, car ces modifications du RID seront contraignantes pour l'Union.

---

1 Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1).

2 Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

(7) Les modifications envisagées visent à garantir la sécurité et l'efficacité des transports de marchandises dangereuses, tout en tenant compte du progrès scientifique et technique dans ce secteur et de la mise au point de nouvelles substances et objets pouvant présenter un danger lors de leur transport.

(8) Les modifications envisagées sont jugées appropriées aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse et peuvent donc être approuvées.

(9) Des modifications mineures des documents mentionnés dans l'annexe peuvent être convenues au niveau technique lors de la 17e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID qui se tiendra le 22 mai 2024, y compris sur la base des recommandations formulées à l'issue de la réunion conjointe CEE-ONU de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 58e session de la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (la «Commission d'experts du RID») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (l'«OTIF») dans le cadre de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, est établie à l'annexe de la présente décision.

Les représentants de l'Union au sein de la Commission d'experts du RID peuvent accepter que des modifications mineures soient apportées aux documents mentionnés dans l'annexe sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

Article 2

Les décisions de la Commission d'experts du RID, une fois adoptées, sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, avec une indication de la date de leur entrée en vigueur.

Article 3

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président