COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 13.3.2024
COM(2024) 118 final

2024/0065 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la 58.ª sesión del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril en lo que se refiere a determinadas modificaciones del apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas («Comité de Expertos del RID») de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF). Se refiere a la adopción prevista de determinadas modificaciones de las disposiciones técnicas y administrativas que figuran en el anexo del apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF). Estas modificaciones deben ser decididas por dicho Comité.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF)

El Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999, es un acuerdo internacional en el que son Partes contratantes la Unión y veinticinco Estados miembros (únicamente Chipre y Malta no lo son).

La Unión Europea se adhirió al COTIF mediante la Decisión 2013/103/UE del Consejo[1], de 16 de junio de 2011.

2.2. El Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID)

Según su artículo 7, la denominación «COTIF» incluye también, entre otras cosas, los apéndices a que se refiere su artículo 6. Esto incluye el Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), que constituye el apéndice C del Convenio. El RID se aplica en la medida en que las declaraciones no se efectúen con arreglo a las disposiciones pertinentes del COTIF[2].

El RID tiene como objetivo regular el transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril entre los Estados miembros de la OTIF que aplican las normas del RID («Estados contratantes del RID»)[3].

La Directiva 2008/68/CE, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas[4], establece que el RID también es aplicable al transporte efectuado dentro de los Estados miembros de la Unión.

---

1 Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

2 Artículo 42, apartado 1, del COTIF.

3 Actualmente, hay cincuenta Estados miembros de la OTIF y cuarenta y cinco Estados contratantes del RID.

4 Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

2.3. Comité de Expertos del RID

El Comité de Expertos del RID es un organismo creado por el artículo 13, apartado 1, letra d), del COTIF. De conformidad con el artículo 18 del COTIF, el Comité de Expertos del RID toma decisiones sobre las propuestas encaminadas a modificar el Convenio. Está integrado por representantes de los Estados miembros de la OTIF que aplican el RID y de la Unión Europea.

2.4. El acto previsto del Comité de Expertos del RID

Se espera que, durante su 58.º sesión, que se celebrará el 23 de mayo de 2024, el Comité de Expertos del RID adopte varias modificaciones que actualizarán el anexo del RID («el acto previsto») a la luz del progreso técnico y científico.

El objetivo del acto previsto es garantizar un transporte seguro y protegido de las mercancías peligrosas por ferrocarril mediante la actualización de determinadas disposiciones. Entre esas disposiciones se incluyen la lista de mercancías peligrosas admitidas para el transporte, las instrucciones de embalaje, la lista de normas aplicables y otros requisitos técnicos aplicables a diversos medios de contención.

Cabe señalar que las disposiciones internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas están establecidas en diversas organizaciones internacionales, como la OTIF. Entre ellas figuran la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y diversos organismos especializados de las Naciones Unidas, como el Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas del Consejo Económico y Social (Ecosoc). Dado que las normas tienen que ser compatibles, se ha elaborado entre las organizaciones encargadas de esta misión un complejo sistema internacional de coordinación y armonización. Las disposiciones se adaptan siguiendo un ciclo bienal.

Durante la preparación de estas modificaciones se ha consultado a una amplia gama de expertos de los sectores público y privado. Además, se han celebrado las siguientes reuniones técnicas:

– Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas:

1) 58.ª sesión, en Ginebra, del 28 de junio al 2 de julio de 2021;

2) 59.ª sesión, en Ginebra, del 29 de noviembre al 8 de diciembre de 2021;

3) 60.ª sesión, en Ginebra, del 27 de junio al 6 de julio de 2022;

4) 61.ª sesión, en Ginebra, del 28 de noviembre al 6 de diciembre de 2022;

5) 62.ª sesión, en Ginebra, del 3 al 7 de julio de 2023;

– Reunión conjunta del Comité de Expertos del RID y el Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas de la CEPE:

1) sesión de primavera de 2022, en Berna, del 14 al 18 de marzo de 2022,

2) sesión de otoño de 2022, en Ginebra, del 12 al 16 de septiembre de 2022,

3) sesión de primavera de 2023, en Berna, del 20 al 24 de marzo de 2023,

4) sesión de otoño de 2023, en Ginebra, del 19 al 27 de septiembre de 2023;

5) se celebrará otra sesión de la reunión conjunta en Berna, del 25 al 28 de marzo de 2024;

– Grupo de trabajo permanente del Comité de Expertos del RID:

1) 15.ª sesión, en Berna, del 23 al 24 de noviembre de 2022;

2) 16.ª sesión, en Londres, del 20 al 23 de noviembre de 2023.

En estas reuniones, los expertos de los Comités mencionados analizaron y trataron las distintas propuestas de modificaciones. En la mayoría de los casos, las medidas recomendadas fueron respaldadas por unanimidad. En el caso de algunas propuestas, las recomendaciones cuentan con el apoyo de la mayoría de los expertos.

De conformidad con el artículo 35 del COTIF, una vez decididas por el Comité de Expertos del RID, las modificaciones entran en vigor para todas las Partes contratantes el primer día del sexto mes siguiente a aquel en que el secretario general las haya notificado a las Partes contratantes. Las Partes contratantes pueden formular objeciones en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de la notificación. En caso de objeción de una cuarta parte de las Partes contratantes, la modificación no entra en vigor.

El artículo 38 del COTIF dispone que, con vistas al ejercicio del derecho de voto y el derecho de objeción previstos en el artículo 35, apartado 4, una organización de integración económica regional, por ejemplo la Unión Europea, dispondrá de un número de votos equivalente al de sus miembros que sean igualmente Estados miembros de la OTIF.

A menos que las Partes formulen un número suficiente de objeciones, se prevé que las modificaciones pertinentes en virtud de la presente propuesta entren en vigor el 1 de enero de 2025 y sean vinculantes para la Unión y los Estados miembros, pasando así a formar parte integrante del acervo de la Unión.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Competencia exclusiva de la Unión

La Unión es Parte contratante de pleno derecho del COTIF.

Además, el artículo 1 de la Directiva 2008/68/CE dispone que el anexo del RID debe aplicarse al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril entre los Estados miembros o en el interior de estos, con la excepción de aquellos Estados miembros que no dispongan de red ferroviaria. El artículo 4 de la Directiva 2008/68/CE, relativo a los terceros países, establece lo siguiente: «Se autorizará el transporte de mercancías peligrosas entre los Estados miembros y terceros países siempre que dicho transporte se ajuste a los requisitos del ADR[5], el RID o el ADN[6], salvo si se estipula lo contrario en los anexos».

Con este fin, se han conferido competencias a la Comisión para que adapte la sección II.1 del anexo II de la Directiva 2008/68/CE mediante un acto delegado, de conformidad con el artículo 8 de la Directiva.

También cabe señalar que la Directiva 2008/68/CE, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas[7], figura en la lista de instrumentos de la Unión a través de los cuales esta ha

5 Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957.

6 Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías navegables interiores, celebrado en Ginebra el 26 de mayo de 2000.

7 Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

ejercido su competencia y que estaban en vigor en el momento de la celebración del Acuerdo entre la UE y la OTIF[8].

3.2. Posición que debe adoptarse

Las modificaciones del RID entran plenamente en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión y es necesario establecer una posición de la Unión.

Las modificaciones previstas se consideran apropiadas para el transporte seguro de mercancías peligrosas de manera rentable, teniendo en cuenta el progreso tecnológico, por lo que pueden apoyarse.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que tienen efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[9].

4.1.2. Aplicación al presente caso

El acto que debe adoptar el Comité de Expertos del RID constituye un acto que surtirá efectos jurídicos. El acto previsto será vinculante para la Unión con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con el artículo 6 del RID, según el cual el anexo que debe modificarse forma parte integrante del Reglamento.

Además, con arreglo al artículo 1 de la Directiva 2008/68/CE, el anexo del RID debe aplicarse al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril entre los Estados miembros o en el interior de estos, con la excepción de los Estados miembros que no dispongan de red ferroviaria. El artículo 4 de la Directiva 2008/68/CE, relativo a los terceros países, establece lo siguiente: «Se autorizará el transporte de mercancías peligrosas entre los Estados miembros y terceros países siempre que dicho transporte se ajuste a los requisitos del ADR, el RID o el ADN, salvo si se estipula lo contrario en los anexos».

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo.

La base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es, por tanto, el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

---

8 Apéndice del anexo I de la Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011.

9 Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C 2014:2258, apartados 61 a 64.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de una decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto sobre el cual se toma una posición en nombre de la Unión.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El principal objetivo y el contenido de la Decisión propuesta se refieren al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

Puesto que la Decisión propuesta por el Comité de Expertos del RID modificará el anexo del RID, procede publicar información sobre el resultado de la reunión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, después de su adopción.

2024/0065 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la 58.ª sesión del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril en lo que se refiere a determinadas modificaciones del apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión se adhirió al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 9 de mayo de 1980 (COTIF), modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999, mediante la Decisión 2013/103/UE del Consejo[1].

(2) De conformidad con el artículo 6 del COTIF, el tráfico ferroviario internacional y la admisión de material ferroviario en el tráfico internacional deben regirse por las normas enumeradas en ese artículo, en particular el Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), que constituye el apéndice C del Convenio.

(3) La Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[2] establece requisitos en materia de transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o vías navegables interiores entre los Estados miembros o en el interior de estos, haciendo referencia al RID.

(4) De conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d), del COTIF, el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas («Comité de Expertos del RID») de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) puede aprobar modificaciones del anexo del RID.

(5) Durante su 58.ª sesión, que se celebrará el 23 de mayo de 2024, el Comité de Expertos del RID ha de adoptar modificaciones para adaptar el anexo del RID al progreso científico y técnico.

---

1 Decisión 2013/103/UE del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

2 Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

(6) Procede determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité de Expertos del RID, habida cuenta de que las modificaciones que se realicen serán vinculantes para la Unión.

(7) Las modificaciones previstas buscan garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso científico y técnico en el sector y el desarrollo de nuevas sustancias y artículos que podrían entrañar peligro durante su transporte.

(8) Las modificaciones previstas se consideran apropiadas para el transporte seguro de mercancías peligrosas de manera rentable, por lo que pueden apoyarse.

(9) En la 17.ª sesión del Grupo de trabajo permanente del Comité de Expertos del RID, que se celebrará el 22 de mayo de 2024, podrán acordarse, a nivel técnico, cambios menores de los documentos mencionados en el anexo, incluso sobre la base de las recomendaciones de la reunión conjunta de la CEPE del Comité de Expertos del RID y del Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el anexo de la presente Decisión figura la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 58.ª sesión del Comité de Expertos del RID de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en el marco del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999.

Los representantes de la Unión en el Comité de Expertos del RID podrán acordar modificaciones menores de los documentos mencionados en el anexo sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Artículo 2

Una vez adoptadas, las decisiones del Comité de Expertos del RID se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, con indicación de la fecha de su entrada en vigor.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta