COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Proposition de

# DÉCISION DU CONSEIL

**établissant la position à adopter par l'Union lors de la 53e session de la commission d'experts de l'OTIF en matière de transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), applicables à partir du 1er janvier 2015**

# EXPOSÉ DES MOTIFS

## 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La décision du Conseil proposée a pour objectif d'établir la position de l'Union européenne au sein de la commission d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses de l'OTIF (ci-après «commission d'experts du RID») qui doit se réunir le 22 mai 2014, en ce qui concerne certaines modifications des dispositions techniques et administratives figurant à l'annexe de l'appendice C à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), qui doivent être décidées par ladite commission.

L'annexe susmentionnée, communément appelée «RID» (*règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses*), régit le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer entre les États contractants de la COTIF qui appliquent les règles contenues dans le RID (États contractants au RID).

## 2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Les dispositions internationales relatives au transport de marchandises dangereuses sont établies par différentes organisations internationales, telles que l'OTIF, la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et diverses agences spécialisées des Nations unies. Étant donné que les règles doivent être compatibles entre elles, un système international de coordination et d'harmonisation complexe a été mis au point entre les organisations associées à ces travaux. Les dispositions sont adaptées à l'issue d'un cycle de deux ans.

Un large éventail d'experts des secteurs public et privé a été consulté lors de la préparation de ces modifications. Les réunions techniques suivantes se sont tenues tout au long de l'élaboration de ces modifications:

au sous-comité d'experts des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, lors de sa

(1) 41e session à Genève, 25 juin – 4 juillet 2012,

(2) 42e session à Genève, 3 septembre – 11 décembre 2012,

(3) 43e session à Genève, 24 – 28 juin 2013, et

(4) 44e session à Genève, 25 novembre – 4 décembre 2013,

à la réunion conjointe CEE/NU _ OTIF – du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses et de la commission d'experts du RID lors de sa

(1) session d'automne à Genève, 17 – 21 septembre 2012,

(2) session de printemps à Berne, 18 – 22 mars 2013,

(3) session d'automne à Genève, 17 – 27 septembre 2013, et

(4) une autre réunion conjointe est prévue lors de la session du printemps 2014 à Berne, du 17 au 21 mars 2014, au cours de laquelle des modifications supplémentaires applicables au 1er janvier 2015 devraient être proposées,

au groupe de travail permanent de la commission d'experts du RID lors de sa

(1) première session à Riga, 12 – 15 novembre 2012, et

(2) deuxième session à Copenhague, 18 – 22 novembre 2013.

Lors de ces réunions, les comités d'experts ont examiné et traité les différentes propositions de modifications. Dans la plupart des cas, la recommandation a été adoptée à l'unanimité. Pour certaines propositions, l'adoption a été recommandée par une majorité d'experts. La commission d'experts du RID prendra des décisions sur ces propositions le 22 mai 2014.

Le comité pour le transport des marchandises dangereuses, institué en application de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses[1], a mené des discussions préliminaires sur ces propositions lors de sa réunion du 12 décembre 2013.

L'Agence ferroviaire européenne (AFE) a procédé à une évaluation approfondie de l'impact de la mise en place de dispositifs de détection de déraillement[2]. L'AFE conclut que l'installation obligatoire de ces dispositifs sur les wagons transportant certaines marchandises dangereuses n'est pas rentable.

## 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

L'Union a adhéré à la COTIF en juillet 2011 en vertu de la décision n° 2013/103/UE du Conseil[3]. La COTIF est un accord mixte auquel l'Union et tous ses États membres sont parties contractantes. L'annexe III de la décision établit les dispositions internes prises par le Conseil, les États membres et la Commission dans le cadre des travaux relevant de l'OTIF. Dans les domaines relevant de la compétence exclusive de l'UE, le vote de l'UE correspond au nombre de voix de tous les États membres qui sont membres de la COTIF. 26 États membres de l'UE sont également membres de la COTIF. On compte actuellement quarante-six États contractants au RID et quarante-huit États membres de l'OTIF.

Depuis le 1er janvier 1997, l'Union applique les dispositions du RID à tous les transports sur le territoire de l'Union européenne, à l'origine en application de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.[4] En 2008, la directive 96/49/CE a été abrogée par la directive 2008/68/CE, qui repose sur les mêmes principes que la première.

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»[5]. En outre, le considérant 12 de ladite directive prévoit que «l'utilisation de moyens de transport immatriculés dans des pays tiers devrait être autorisée pour les transports internationaux de marchandises dangereuses sur le territoire des États membres, sous réserve du respect des dispositions pertinentes de l'ADR, du RID ou de l'ADN et de la présente directive». Par conséquent, de par leur objet, les modifications susmentionnées relèvent entièrement de la compétence exclusive de l'Union.

---

1 JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

2 Analyse d'impact relative à l'utilisation de dispositifs de détection de déraillement dans le système ferroviaire européen, référence ERA/REP/03-2009/SAF

3 Décision 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.

4 JO L 235 du 17.9.1996, p. 25.

5 L'ADR et l'ADN sont les acronymes des accords internationaux concernant le transport de marchandises dangereuses par route et par voie navigable intérieure, respectivement.

Ainsi, conformément à l'article 35 du titre VI 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 qui suit la date à laquelle 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.

Dans les parties contractantes qui ont formulé des objections contre une décision dans le délai prévu, l'application de l'appendice C est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre ces parties, à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, dans le cas d'une objection à la validation d'une norme technique ou à l'adoption d'une prescription technique uniforme, seule cette norme ou cette prescription est suspendue pour ce qui concerne le trafic avec et entre les parties contractantes, à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

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 2015 et devenir contraignantes pour l'Union et les États membres, faisant ainsi partie intégrante de *l'acquis* de l'Union.

Enfin, l'article 38 du titre VII de la COTIF prévoit que, aux fins de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévus à l'article 35, paragraphes 2 et 4, les organisations régionales, notamment l'Union européenne, disposent d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également États membres de l'Organisation.

La proposition a été élaborée sur le fondement des dispositions de la décision du Conseil relative à l'adhésion de l'UE à la COTIF (décision n° 2013/103/UE). La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 91 du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

La proposition de décision du Conseil prévoit dans son annexe une liste détaillée des modifications envisagées, et précise lesquelles l'Union peut accepter et celles auxquelles elle doit s'opposer. La majorité des modifications envisagées est jugée appropriée aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse, compte tenu du progrès technologique, et peut donc être approuvée.

Toutefois, la modification indiquée sous le numéro 9 dans l'annexe du projet de décision n'a pas été suffisamment développée pour qu'une décision puisse être prise en vue d'une entrée en vigueur le 1er janvier 2015, et il conviendrait donc de reporter la décision à une date ultérieure.

La modification 14 concernant l'utilisation obligatoire de dispositifs de détection de déraillement a déjà fait l'objet de discussions dans le cadre de la révision du 1er janvier 2013 et la décision a été reportée. Si certains États membres soutiennent cette mesure, d'autres s'y opposent. D'après l'analyse d'impact effectuée par l'AFE, la mesure ne serait pas efficace par rapport à son coût, et des mesures de remplacement plus économiquement avantageuses existeraient. Par conséquent, il est proposé de s'opposer à cette modification à ce stade. Quoi qu'il en soit, cette position ne préjuge pas de tout autre développement dans ce domaine.

Lorsque les modifications adoptées par la commission d'experts du RID ne sont pas conformes à la position de l'Union établie dans l'annexe du projet de décision, l'Union devrait formuler une objection suivant la procédure établie par l'article 35, paragraphe 4, du titre VI de la COTIF, afin d'éviter que cette modification n'entre en vigueur.

## 4. MISE EN ŒUVRE DANS L'UNION EUROPÉENNE

Dans la mesure où elles deviennent contraignantes pour l’Union, les modifications susmentionnées devront être introduites dans la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, qui applique des règles uniformes établies par la COTIF au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable à l’intérieur des États membres ou entre États membres. À cette fin, la Commission est habilitée à adapter l’annexe II, section II. 1, de la directive 2008/68/CE au progrès scientifique et technique. Une fois expiré le délai imparti pour présenter une objection à compter de la notification par le secrétaire général de l’OTIF, la Commission lancera la procédure d’adaptation.

2014/0035 (NLE)

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**établissant la position à adopter par l'Union lors de la 53e session de la commission d'experts de l'OTIF en matière de transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), applicables à partir du 1er janvier 2015**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec l'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 dénommée la «convention COTIF»), en vertu de la décision n° 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 cette convention[6].

(2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, sont parties contractantes à la convention COTIF.

(3) La directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses[7] fixe les exigences applicables au transport de marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable à l'intérieur des États membres ou entre les États membres, en se référant au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, figurant à l'appendice C de la COTIF (RID). En outre, l'article 4 de cette directive énonce: «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.» Par conséquent, de par son objet, ce règlement ainsi que ses modifications relèvent de la compétence exclusive de l'Union.

(4) La commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, instituée conformément à l'article 13.1, point d), de la convention COTIF, devrait décider de certaines modifications apportées au RID lors de sa 53e session, qui doit avoir lieu le 22 mai 2014. Ces modifications, qui portent sur des normes techniques ou des prescriptions techniques uniformes, ont pour objectif de garantir la sécurité et l'efficacité des transports de marchandises dangereuses, tout en tenant compte du

[6] JO L 51 du 23.2.2013, p. 1.
[7] JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

progrès scientifique et technique dans ce secteur et de la mise au point de nouvelles substances et articles dont le transport présente un danger.

(5) Le comité pour le transport de marchandises dangereuses institué à l'article 9 de la directive 2008/68/CE a mené des discussions préliminaires sur ces modifications.

(6) La plupart des modifications proposées sont justifiées et bénéfiques et devraient donc être soutenues par l'Union. Toutefois, certaines modifications proposées ne sont pas proportionnées aux risques posés en cours de transport ou ne sont pas efficaces pour améliorer la sécurité des transports et devraient donc être rejetées. Qui plus est, si ces dernières devaient être approuvées, l'Union devrait formuler une objection suivant la procédure établie par l'article 35§4, du titre VII de la convention COTIF,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*
*Position de l'Union européenne*

1. La position à adopter par l'Union européenne lors de la 53e session de la commission d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses dans le cadre de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires est conforme à l'annexe de la présente décision.

2. Des modifications mineures aux documents mentionnés dans l'annexe de la présente décision peuvent être acceptées par les représentants de l'Union au sein de l'organe susmentionné sans autre décision du Conseil.

*Article 2*

Une fois adoptée, la décision de l'organe susmentionné sera publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

*Article 3*
*Entrée en vigueur*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*
*Le président*