EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas av unionen vid det 53:e mötet i Otifs expertkommitté för transport av farligt gods, med avseende på vissa ändringar i bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) som ska tillämpas från och med den 1 januari 2015

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Det föreslagna rådsbeslutet har som mål att fastställa Europeiska unionens ståndpunkt i Otifs expertkommitté för transport av farligt gods (nedan kallad *RID:s expertkommitté*), vars möte som ska hållas den 22 maj 2014 gäller vissa ändringar av de tekniska och administrativa bestämmelserna i bilagan till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif), där ovannämnda kommitté kommer att fatta beslut.

Den ovannämnda bilagan, allmänt kallad *RID* (*Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*, dvs. reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods), reglerar internationella transporter av farligt gods på järnväg mellan de stater som är anslutna till Cotif och som tillämpar RID-reglementet.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Internationella bestämmelser om transport av farligt gods är fastställda inom olika internationella organisationer såsom Otif, FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) och olika specialiserade FN-organ. Eftersom bestämmelserna måste vara kompatibla med varandra 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 den offentliga och den privata sektorn har konsulterats i samband med utarbetandet av dessa ändringar. Följande tekniska möten har hållits under utarbetandet av dem:

Inom FN:s underkommitté för experter på transport av farligt gods:

(1) 41:a mötet i Genève, den 25 juni–4 juli 2012

(2) 42:a mötet i Genève, den 3–11 december 2012

(3) 43:e mötet i Genève, den 24–28 juni 2013

(4) 44:e mötet i Genève, den 25 november–4 december 2013

Gemensamma möten för Unece och Otif med RID:s expertkommitté och arbetsgruppen för transport av farligt gods:

(1) Höstmötet 2012 i Genève, den 17–21 september 2012

(2) Vårmötet 2013 i Bern, den 18–22 mars 2013

(3) Höstmötet 2013 i Genève, den 17–27 september 2013

(4) Det finns ytterligare ett gemensamt möte, vårmötet 2014 i Bern den 17–21 mars 2014, vilket förväntas rekommendera ytterligare ändringar som blir tillämpliga den 1 januari 2015.

Inom den ständiga arbetsgruppen inom RID:s expertkommitté:

(1) Första mötet i Riga, den 12–15 november 2012

(2) Andra mötet i Köpenhamn, den 18–22 november 2013

Vid dessa möten har de enskilda förslagen till ändringar analyserats och behandlats av expertkommittéerna. I de flesta fall har experterna enhälligt kommit överens om de

rekommenderade åtgärderna. Vissa förslag har rekommenderats av en majoritet av experterna. RID:s expertkommitté kommer att fatta beslut om dessa förslag den 22 maj 2014.

Kommittén för transport av farligt gods, som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar[1], hade preliminära diskussioner om förslagen vid sitt möte den 12 december 2013.

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har gjort en omfattande konsekvensbedömning av användning av urspårningsdetektorer.[2] ERA drar slutsatsen att obligatorisk användning av dessa anordningar på vagnar som transporterar visst farligt gods inte är kostnadseffektiv.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Unionen anslöt sig till Cotif i juli 2011 genom rådets beslut 2013/103/EU[3]. Cotif är ett blandat avtal där både EU och alla medlemsstater är avtalsslutande parter. I bilaga III till beslutet fastställs den interna ordningen för rådet, medlemsstaterna och kommissionen vid förfaranden inom Otif. I frågor som rör EU:s exklusiva behörighetsområde röstar EU med samtliga röster som innehas av de medlemsstater som är medlemmar i Cotif. Det finns 26 EU-medlemsstater som även är medlemsstater i Cotif. För närvarande finns det sammanlagt 46 stater som tillämpar RID-reglementet och 48 medlemsstater i Otif.

Unionen har sedan den 1 januari 1997 tillämpat RID-bestämmelserna på alla transporter inom EU:s territorium, till en början i enlighet med rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg[4]. Direktiv 96/49/EG upphävdes 2008 genom direktiv 2008/68/EG som följer samma principer som sin föregångare.

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”[5]. Dessutom anges i skäl 12 i direktivet att det ”bör vara tillåtet att använda transportmedel som är registrerade i tredjeland för internationell transport av farligt gods inom medlemsstaternas territorier, på villkor att relevanta bestämmelser i ADR, RID och ADN och detta direktiv iakttas”. Därför faller frågan om ovanstående ändringar helt inom unionens behörighetsområde.

I enlighet med artikel 35 i avdelning VI i Cotif ska ändringarna, när de väl beslutats av RID:s expertkommitté, träda i kraft för alla avtalsslutande parter den första dagen i den sjätte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren har meddelat ändringarna till de avtalsslutande parterna. En avtalsslutande part kan sammanställa en invändning inom fyra månader från och med dagen för meddelandet. Om en invändning stöds av en fjärdedel av de avtalsslutande parterna ska ändringen inte träda i kraft.

För de avtalsslutande parter som har sammanställt invändningar mot ett beslut inom den föreskrivna perioden ska tillämpningen av bihang C tillfälligt upphävas i sin helhet, från och

---

1 EUT L 260, 30.9.2008, s. 13.

2 Konsekvensbedömning av användning av anordningar för urspårningsdetektering i EU:s järnvägssystem, ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Rådets beslut 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.

4 EGT L 235, 17.9.1996, s. 25.

5 ADR och ADN är förkortningar för internationella avtal om transport av farligt gods på väg respektive inre vattenvägar.

med den tidpunkt då besluten får verkan, när det gäller trafik med och mellan dessa parter. Om invändningen gäller validering av en teknisk standard eller antagande av en enhetlig teknisk föreskrift ska dock endast denna standard eller föreskrift tillfälligt upphävas när det gäller trafik med och mellan medlemsstaterna från och med den dag då besluten får verkan. Samma ska gälla i fråga om en partiell invändning.

Såvida inte ett tillräckligt antal invändningar framförs av parterna förväntas de ändringar som berörs av detta förslag träda i kraft den 1 januari 2015 och vara bindande för unionen och medlemsstaterna, och därmed utgöra en integrerad del av unionens regelverk.

Slutligen fastställs i artikel 38 i avdelning VII i Cotif att när det gäller rösträtt och rätt att göra invändningar som fastställs i artikel 35 § 2 och 35 § 4 ska den regionala organisationen, i detta fall Europeiska unionen, åtnjuta det antal röster som motsvarar rösterna för EU:s medlemsstater som även är medlemsstater i Otif.

Förslaget har utarbetats på grundval av bestämmelserna i rådets beslut om EU:s anslutning till Cotif (beslut 2013/103/EU). Den rättsliga grunden för det föreslagna rådsbeslutet är artikel 91 i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

I bilagan till förslaget till rådets beslut finns de föreslagna ändringarna i en detaljerad förteckning som också visar vilka ändringar som kan godtas av unionen och vilka ändringar som måste motarbetas. En majoritet av de föreslagna ändringarna anses vara lämpliga för säker transport av farligt gods på ett kostnadseffektivt sätt, med hänsyn tagen till tekniska framsteg, och kan därför stödjas.

Ändringen som anges med siffran 9 i bilagan till utkastet till beslut har dock inte utarbetats tillräckligt för att ett beslut som träder i kraft den 1 januari 2015 ska fattas, och följaktligen bör beslutet skjutas upp till ett senare skede.

Ändring 14 om obligatorisk användning av urspårningsdetektorer har redan diskuterats för utgåvan av den 1 januari 2013 och beslutet sköts då upp. Medan vissa medlemsstater stödjer initiativet finns det andra som motarbetar det. Enligt konsekvensbedömningen som gjordes av ERA skulle åtgärden inte vara kostnadseffektiv, och effektivare alternativa åtgärder finns tillgängliga. Förslaget är därför att motsätta sig denna ändring i detta skede. Denna ståndpunkt påverkar dock inte eventuellt vidare arbete och utveckling inom detta område.

Där de ändringar som antas av RID:s ovannämnda expertkommitté inte är förenliga med unionens ståndpunkt som fastställs i bilagan till utkastet till beslut, bör EU sammanställa en invändning enligt det förfarande som fastställs i artikel 35 § 4 i avdelning VI i Cotif för att undvika att en sådan ändring ska träda i kraft.

4. GENOMFÖRANDE I EUROPEISKA UNIONEN

De ovannämnda ändringarna, i den utsträckning de blir bindande för unionen, kommer att behöva införlivas med direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar, som en del av tillämpningen av enhetliga bestämmelser inom ramarna för Cotif på transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater. Därför har kommissionen fått befogenhet att anpassa avsnitt II.1 i bilaga II till direktiv 2008/68/EG till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. När invändningsperioden beträffande anmälan till generalsekreteraren i Otif har löpt ut kommer kommissionen att inleda en anpassningsprocess.

2014/0035 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas av unionen vid det 53:e mötet i Otifs expertkommitté för transport av farligt gods, med avseende på vissa ändringar i bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) som ska tillämpas från och med den 1 januari 2015

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 (nedan kallat *Cotif-fördraget*), genom 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[6].

(2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, är avtalsslutande parter i Cotif-fördraget.

(3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar[7] fastställs krav för transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater, med hänvisning till reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg som utgör bihang C (RID-bilagan) till Cotif-fördraget. I artikel 4 i detta direktiv fastställs 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” Sakinnehållet i bestämmelserna i detta reglemente, såväl som deras ändringar, faller därför inom unionens exklusiva behörighetsområde.

(4) Den expertkommitté för transport av farligt gods som inrättats i enlighet med artikel 13.1 d i Cotif-fördraget förväntas vid sitt 53:e möte, som kommer att äga rum den 22 maj 2014, fatta beslut om vissa ändringar i RID-bilagan. Dessa ändringar, som rör tekniska standarder eller enhetliga tekniska föreskrifter, har som mål att garantera säkra och välfungerande transporter av farligt gods och samtidigt ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen på området och utvecklingen av nya ämnen och föremål som utgör fara under transporter.

---

6 EUT L 51, 23.2.2013, s. 1.

7 EUT L 260, 30.9.2008, s. 13.

(5) Den kommitté för transport av farligt gods som inrättats genom artikel 9 i direktiv 2008/68/EG har haft preliminära diskussioner om dessa ändringar.

(6) De flesta av de föreslagna ändringarna är berättigade och fördelaktiga, och bör därför stödjas av unionen. Vissa ändringsförslag står dock inte i proportion till de risker som finns under transport eller är inte effektiva i syfte att öka transportsäkerheten, och de bör därför motarbetas. Om de senare ändringarna skulle godkännas bör unionen sammanställa en invändning enligt det förfarande som fastställs i artikel 35 § 4 i avdelning VII i Cotif-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Europeiska unionens ståndpunkt

1. Den ståndpunkt som Europeiska unionen ska inta vid det 53:e mötet i den expertkommitté för transport av farligt gods som finns inom ramarna för fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) ska vara i enlighet med bilagan till detta beslut.

2. Mindre ändringar av de dokument som anges i bilagan till detta beslut får godkännas av företrädare för unionen i det ovannämnda organet utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 2

Det ovannämnda organets beslut ska efter antagandet offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 3
Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande