EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Forslag til

# RÅDETS AFGØRELSE

**om fastsættelse af den holdning, Unionen skal indtage på det 53. møde i OTIF's ekspertudvalg vedrørende transport af farligt gods for så vidt angår visse ændringer af tillæg C til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), som finder anvendelse fra den 1. januar 2015**

# BEGRUNDELSE

## 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Forslaget til Rådets afgørelse har til formål at fastlægge Den Europæiske Unions holdning i OTIF's ekspertudvalg for transport af farligt gods (i det følgende benævnt "ekspertudvalget for RID"), der finder sted den 22. maj 2014, for så vidt angår visse ændringer af de tekniske og administrative bestemmelser i bilaget til tillæg C til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), som det pågældende udvalg skal træffe afgørelse om.

Ovennævnte bilag, som almindeligvis betegnes "RID" (reglement for international befordring af farligt gods med jernbane), regulerer den internationale transport af farligt gods med jernbane mellem de COTIF-kontraherende stater, der anvender RID-regler (RID-kontraherende stater).

## 2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

De internationale bestemmelser vedrørende transport af farligt gods fastsættes i forskellige internationale organisationer såsom OTIF, De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UN-ECE) og forskellige særorganisationer under De Forenede Nationer. Da reglerne skal være forenelige indbyrdes, er der udviklet et kompliceret internationalt system for samordning og harmonisering mellem de organisationer, der deltager i dette arbejde. Bestemmelserne tilpasses i en cyklus på to år.

En bred vifte af eksperter fra den offentlige og private sektor er blevet hørt under udarbejdelsen af disse ændringer. I forbindelse med udarbejdelsen af disse ændringer er følgende tekniske møder gennemført:

af De Forenede Nationers ekspertgruppe for transport af farligt gods på dennes

(1) 41. møde i Genève, den 25. juni – 4. juli 2012

(2) 42. møde i Genève, den 3. – 11. december 2012

(3) 43. møde i Genève, den 24. – 28. juni 2013 og

(4) 44. møde i Genève, den 25. november – 4. december 2013

af UNECE's – OTIF's fælles møde mellem ekspertudvalget for RID og arbejdsgruppen for transport af farligt gods på

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

(2) forårsmødet i 2013 i Bern, den 18. – 22. marts 2013

(3) efterårsmødet i 2013 i Genève, den 17. – 27. september 2013 og

(4) der afholdes et yderligere fælles møde, forårsmødet i 2014 i Bern den 17. – 21. marts 2014, som forventes at munde ud i en anbefaling af yderligere ændringer med virkning fra den 1. januar 2015

af den stående arbejdsgruppe under ekspertudvalget for RID på dennes

(1) 1. møde i Riga, den 12. – 15. november 2012 og

(2) 2. møde i København, den 18. – 22. november 2013.

På disse møder er de enkelte forslag til ændringer analyseret og behandlet af ekspertudvalgene. I de fleste tilfælde er den anbefalede foranstaltning vedtaget med

enstemmighed. Visse forslag er anbefalet af et flertal af eksperterne. Ekspertudvalget for RID træffer afgørelse om disse forslag den 22. maj 2014.

Udvalget for transport af farligt gods, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods[1], foretog indledende drøftelser om forslagene på sit møde den 12. december 2013.

Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) har foretaget en omfattende konsekvensanalyse af anvendelsen af afsporingsdetektorer[2]. ERA konkluderer, at den obligatoriske anvendelse af disse anordninger på vogne, der befordrer visse former for farligt gods, ikke står mål med omkostningerne.

## 3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Unionen tiltrådte COTIF i juli 2011 i medfør af Rådets afgørelse 2013/103/EU[3]. COTIF er en blandet aftale, hvori både Unionen og alle medlemsstater er kontraherende parter. I afgørelsens bilag III fastlægges de interne ordninger for Rådet, medlemsstaterne og Kommissionen i procedurer under OTIF. I anliggender, hvor EU har enekompetence, stemmer EU med et antal stemmer svarende alle medlemsstater, som er medlem af COTIF. 26 EU-medlemsstater er også medlemmer af COTIF. På nuværende tidspunkt findes der 46 RID-kontraherende stater og 48 OTIF-medlemsstater.

Siden den 1. januar 1997 har Unionen anvendt RID-bestemmelserne i forbindelse med al transport i EU, i første omgang i medfør af Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods[4]. I 2008 blev direktiv 96/49/EF ophævet ved direktiv 2008/68/EF, som viderefører principperne i den ophævede retsakt.

I artikel 4 i direktiv 2008/68/EF er det fastsat, at "transport af farligt gods mellem medlemsstaterne og tredjelande er tilladt, hvis kravene i ADR, RID eller ADN overholdes, medmindre andet fremgår af bilagene"[5]. I 12. betragtning er det endvidere fastsat, at "Det bør være tilladt at anvende transportmidler, der er indregistreret i tredjelande, til at udføre international transport af farligt gods på en medlemsstats område, hvis de overholder de relevante bestemmelser i ADR, RID eller ADN og dette direktiv". Derfor hører ovennævnte ændringer helt og holdent under Unionens enekompetence.

I overensstemmelse med COTIF afsnit VI, artikel 35, vil ændringerne, når ekspertudvalget for RID har truffet afgørelse herom, træde i kraft for alle kontraherende parter den første dag i den sjette måned efter den måned, hvor generalsekretæren har givet meddelelse om dem til de kontraherende parter. En kontraherende part kan gøre indsigelse inden for en periode på fire måneder fra datoen for meddelelsen. Hvis en fjerdedel af de kontraherende parter gør indsigelse, træder ændringen ikke i kraft.

I de kontraherende parter, der har gjort indsigelse mod en afgørelse rettidigt, suspenderes anvendelsen af tillæg C i sin helhed fra det tidspunkt, hvor afgørelserne får virkning, for så

---

1 EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

2 Konsekvensanalyse af anvendelsen af afsporingsdetektorudstyr på EU's jernbanesystem, ref. ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Rådets afgørelse af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999, EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1.

4 EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25.

5 ADR og ADN er forkortelser for de internationale konventioner om transport af farligt gods ad vej henholdsvis indre vandveje.

vidt den vedrører trafik med og mellem disse parter. Gøres der indsigelse mod valideringen af en teknisk standard eller mod vedtagelsen af fælles tekniske beskrivelser, suspenderes alene denne standard eller beskrivelse mht. trafik med og mellem disse parter fra det tidspunkt, hvor afgørelserne får virkning. Det samme gælder i tilfælde af en delvis indsigelse.

Medmindre et tilstrækkeligt antal parter har gjort indsigelse, forventes ændringerne i henhold til dette forslag at træde i kraft pr. 1. januar 2015 og blive bindende for Unionen og medlemsstaterne, idet de udgør en integrerende del af Unionens regelværk.

Endelig er det fastsat i COTIF afsnit VII, artikel 38, at med henblik på udøvelsen af retten til at stemme og retten til at gøre indsigelse, jf. artikel 35, stk. 2, og artikel 35, stk. 4, har regionale organisationer, bl.a. Den Europæiske Union, et antal stemmer svarende til de af Unionens medlemmer, der også er medlemmer af organisationen.

Forslaget er udarbejdet på grundlag af bestemmelserne i Rådets afgørelse om EU's tiltrædelse af COTIF (afgørelse 2013/103/EU). Retsgrundlaget for forslaget til Rådets afgørelse er artikel 91 i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslaget til Rådets afgørelse indeholder i bilaget en udførlig liste over de planlagte ændringer med angivelse af, hvilke ændringer kan accepteres af Unionen, og hvilke ændringer Unionen må modsætte sig. Et flertal af de påtænkte ændringer anses for velegnede til at sikre transport af farligt gods på en omkostningseffektiv måde, hvor der tages højde for den teknologiske udvikling, og de kan derfor støttes.

Ændringsforslaget angivet med nr. 9 i bilaget til udkastet til afgørelse er imidlertid ikke udviklet tilstrækkeligt til, at der kan træffes en afgørelse med henblik på ikrafttræden pr. 1. januar 2015, og derfor bør afgørelsen udskydes til et senere tidspunkt.

Ændring 14 om obligatorisk anvendelse af afsporingsdetektorer er allerede drøftet i forbindelse med revisionen af 1. januar 2013, og afgørelsen blev udskudt. Nogle medlemsstater støtter initiativet, medens andre modsætter sig dette. Ifølge den konsekvensanalyse, som ERA har gennemført, vil foranstaltningen ikke stå mål med omkostningerne, og der findes mere effektive alternative foranstaltninger. Det foreslås derfor, at Unionen modsætter sig denne ændring på nuværende tidspunkt. Denne holdning foregriber imidlertid ikke et eventuelt opfølgende arbejde og udviklingen på dette område.

Hvis ændringer vedtaget af det nævnte ekspertudvalg for RID ikke er i overensstemmelse med Unionens holdning, jf. bilaget til udkastet til afgørelse, bør Unionen gøre indsigelse efter proceduren i COTIF, afsnit VI, artikel 35, stk. 4, for at undgå, at en sådan ændring træder i kraft.

## 4. GENNEMFØRELSE I DEN EUROPÆISKE UNION

Ovennævnte ændringer vil i det omfang, de bliver bindende for Unionen, skulle indarbejdes i direktiv 2008/68/EF vedrørende indlandstransport af farligt gods, ifølge hvilket der i henhold til COTIF anvendes ensartede regler for transport af farligt gods ad vej, med jernbane eller ad indre vandveje inden for eller mellem medlemsstaterne. Til dette formål er Kommissionen bemyndiget til at tilpasse bilag II, del II.1, til direktiv 2008/68/EF til den videnskabelige og tekniske udvikling. Når indsigelsesperioden for så vidt angår meddelelsen fra generalsekretæren for OTIF er udløbet, vil Kommissionen iværksætte tilpasningsprocessen.

2014/0035 (NLE)

Forslag til

# RÅDETS AFGØRELSE

## om fastsættelse af den holdning, Unionen skal indtage på det 53. møde i OTIF's ekspertudvalg vedrørende transport af farligt gods for så vidt angår visse ændringer af tillæg C til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), som finder anvendelse fra den 1. januar 2015

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Unionen tiltrådte konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (i det følgende benævnt "COTIF-konventionen") i medfør af Rådets afgørelse 2013/103/EU af 16. juni 2011 om undertegnelse og indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af nævnte konvention[6].

(2) Alle medlemsstater med undtagelse af Cypern og Malta er kontraherende parter i COTIF.

(3) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods[7] fastsættes krav til transport af farligt gods ad vej, med jernbane eller ad indre vandveje inden for eller mellem medlemsstaterne, idet der henvises til reglementet for internationale befordringer af farligt gods med jernbane, der findes i tillæg C til COTIF-konventionen (RID-bilaget). I direktivets artikel 4 er det endvidere fastsat, at "Transport af farligt gods mellem medlemsstaterne og tredjelande er tilladt, hvis kravene i ADR, RID eller ADN overholdes, medmindre andet fremgår af bilagene." Genstanden for disse reglementer og ændringer heraf hører derfor under Unionens enekompetence.

(4) Det ekspertudvalg vedrørende transport af farligt gods, der er nedsat ved artikel 13.1, litra d), i COTIF-konventionen, forventes på sit 53. møde den 22. maj 2014 at træffe afgørelse om visse ændringer af RID-bilaget. Disse ændringer, der vedrører tekniske standarder eller fælles tekniske beskrivelser, har til formål at garantere en sikker og effektiv transport af farligt gods, samtidig med at der tages hensyn til den videnskabelige og tekniske udvikling i sektoren og udviklingen af nye stoffer og genstande, der frembyder fare under transporten.

(5) Udvalget for transport af farligt gods, der er nedsat ved artikel 9 direktiv 2008/68/EF, har iværksat indledende drøftelser om disse forslag til ændringer.

---

[6] EUT L 51 af 23.2.2013, s. 1.

[7] EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

(6) De fleste af de foreslåede ændringer er berettigede og gavnlige, og Unionen bør derfor støtte disse. Visse foreslåede ændringer er imidlertid ikke rimelige i forhold til risiciene i forbindelse med transport, eller også forbedrer de ikke transportsikkerheden på effektiv vis, og Unionen bør derfor modsætte sig disse. Hvis sidstnævnte ændringer godkendes, bør Unionen gøre indsigelse efter proceduren i COTIF-konventionens afsnit VII, artikel 35, stk. 4 –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*
*Den Europæiske Unions holdning*

1. Den holdning, som Den Europæiske Union skal indtage på det 53. møde i ekspertudvalget for transport af farligt gods inden for rammerne af konventionen om internationale jernbanebefordringer, skal være i overensstemmelse med bilaget til denne afgørelse.

2. Repræsentanterne for Unionen i ovennævnte instans kan uden yderligere afgørelse truffet af Rådet aftale mindre ændringer af de dokumenter, der er nævnt i bilaget til denne afgørelse.

*Artikel 2*

Efter vedtagelsen offentliggøres den ovennævnte instans' afgørelse i Den Europæiske Unions Tidende.

*Artikel 3*
*Ikrafttræden*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

*På Rådets vegne*
*Formand*