COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se establece la posición que debe adoptar la Unión en la 53ª sesión del Comité de expertos de la OTIF en transporte de mercancías peligrosas en lo que se refiere a determinadas modificaciones del apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), aplicables a partir del 1 de enero de 2015

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La propuesta de Decisión del Consejo tiene por objeto establecer la posición de la Unión Europea en la reunión del Comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas de la OTIF (en lo sucesivo, el «Comité de expertos RID»), que tendrá lugar el 22 de mayo de 2014, en lo que se refiere a 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), sobre las que debe tomar una decisión el mencionado Comité.

El referido anexo, comúnmente conocido como el «RID» (Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril), regula el transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril entre los Estados contratantes del COTIF que aplican las normas del RID (Estados contratantes RID).

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Las disposiciones internacionales relativas al transporte de mercancías peligrosas son establecidas en diversas organizaciones internacionales como la OTIF, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) y varias agencias especializadas de las Naciones Unidas. Puesto que las normas han de ser compatibles entre sí, se ha desarrollado entre las organizaciones encargadas de esta misión un complejo sistema internacional de coordinación y armonización. Las disposiciones se adaptan siguiendo un ciclo bianual.

Durante la preparación de estas modificaciones se ha consultado a una amplia gama de expertos de los sectores público y privado. Mientras se elaboraban las modificaciones se llevaron a cabo las siguientes reuniones técnicas:

en el Subcomité de expertos en transporte de mercancías peligrosas de las Naciones Unidas en su

1) 41ª sesión, en Ginebra, 25 de junio-4 de julio de 2012,
2) 42ª sesión, en Ginebra, 3-11 de diciembre de 2012,
3) 43ª sesión, en Ginebra, 24-28 de junio de 2013,
4) 44ª sesión, en Ginebra, 25 de noviembre-4 de diciembre de 2013,

en la reunión conjunta CEPE/ONU – OTIF del Comité de expertos RID y el grupo de trabajo sobre el transporte de mercancías peligrosas en su

1) sesión de otoño de 2012, en Ginebra, 17-21 de septiembre de 2012,
2) sesión de primavera de 2013, en Ginebra, 18-22 de marzo de 2013,
3) sesión de otoño de 2013, en Ginebra, 17-27 de septiembre de 2013, y
4) está prevista una nueva reunión conjunta, sesión de primavera de 2014, en Berna, 17-21 de marzo de 2014, en la que se debería recomendar la adopción de nuevas modificaciones aplicables el 1 de enero de 2015,

en el grupo de trabajo permanente del Comité de expertos RID en su

1) primera sesión, en Riga, 12-15 de noviembre de 2012, y

2) segunda sesión, en Copenhague, 18-22 de noviembre de 2013.

En estas reuniones, los comités de expertos analizaron y trataron las distintas propuestas de modificaciones. En la mayoría de los casos, las medidas recomendadas se acordaron por unanimidad. Determinadas propuestas fueron recomendadas por una mayoría de expertos. El Comité de expertos RID se pronunciará sobre estas propuestas el 22 de mayo de 2014.

El Comité de transporte de mercancías peligrosas, creado en virtud de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas[1], mantuvo debates preliminares sobre las propuestas en su reunión de 12 de diciembre de 2013.

La Agencia Ferroviaria Europea (AFE) ha efectuado una evaluación del impacto exhaustiva sobre la aplicación de detectores de descarrilamiento[2]. La AFE llegó a la conclusión de que la aplicación obligatoria de estos dispositivos en los vagones que transporten determinadas mercancías peligrosas no es rentable.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La Unión se adhirió al COTIF en julio de 2011 en virtud de la Decisión 2013/103/UE del Consejo[3]. El COTIF es un acuerdo mixto en el que son partes contratantes la Unión y todos los Estados miembros. El anexo III de la Decisión establece las disposiciones internas del Consejo, los Estados miembros y la Comisión para los trabajos desarrollados en el marco de la OTIF. En las cuestiones de competencia exclusiva de la UE, la UE vota con el número de votos de todos los Estados miembros que son miembros del COTIF. Veintiséis Estados miembros de la UE son asimismo Estados miembros del COTIF. Actualmente existen cuarenta y seis Estados contratantes del RID y cuarenta y ocho Estados miembros de la OTIF.

Desde el 1 de enero de 1997, la Unión ha aplicado las disposiciones del RID a todo el transporte en territorio de la UE, inicialmente con arreglo a la Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril[4]. En 2008 la Directiva 96/49/CE fue derogada por la Directiva 2008/68/CE, que sigue los principios de su predecesora.

El artículo 4 de la Directiva 2008/68/CE dispone, en relación con los terceros países, 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»[5]. Además, el considerando 12 de la Directiva establece que «se debe permitir a los medios de transporte matriculados en terceros países realizar transporte internacional de mercancías peligrosas dentro del territorio de los Estados miembros a condición de que se atengan a las disposiciones pertinentes del ADR, del

---

1 DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

2 Evaluación de impacto sobre la utilización de dispositivos detectores de descarrilamiento en el sistema ferroviario de la UE, referencia ERA/REP/03-2009/SAF.

3 Decisión 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.

4 DO L 235 de 17.9.1996, p. 25.

5 ADR y ADN son las siglas de los acuerdos internacionales relativos al transporte de mercancías peligrosas por carretera y por vías navegables interiores, respectivamente.

RID o del ADN y de la presente Directiva». Por consiguiente, la Unión posee competencia exclusiva en relación con las modificaciones mencionadas.

Por consiguiente, de conformidad con el artículo 35 del título VI del COTIF, una vez decididas por el Comité de expertos RID, las modificaciones entrarán 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 podrán formular objeciones en el 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 entrará en vigor.

En las partes contratantes que hayan formulado objeciones contra una decisión en el plazo previsto, la aplicación del apéndice C quedará suspendida, en su integridad, para el tráfico con y entre esas partes, a partir del momento en que surta efecto la decisión. No obstante, en caso de objeción frente a la validación de una norma técnica o a la adopción de una prescripción técnica uniforme, solo se suspenderán estas por lo que se refiere al tráfico con y entre los Estados miembros a partir del momento en que surta efecto la decisión; ocurrirá lo mismo en caso de objeción parcial.

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 2015 y sean vinculantes para la Unión y los Estados miembros, formando parte integrante del acervo de la Unión.

Por último, el artículo 38 del título VII del COTIF dispone que, con vistas al ejercicio del derecho de voto y el derecho de objeción previsto en el artículo 35, apartados 2 y 4, la organización regional, en este caso la Unión Europea, dispondrá de un número de votos igual al de sus miembros que sean igualmente Estados miembros de la Organización.

La propuesta se ha elaborado sobre la base de lo dispuesto en la Decisión del Consejo relativa a la adhesión de la UE al COTIF (Decisión 2013/103/UE). La base jurídica de la propuesta de Decisión del Consejo es el artículo 91 del TFUE, leído en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

La propuesta de Decisión del Consejo prevé en su anexo una lista detallada de las modificaciones previstas, especificando qué modificaciones pueden ser aceptadas por la Unión y cuáles han de ser rechazadas. La mayoría de 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.

Sin embargo, la modificación indicada con el número 9 en el anexo del proyecto de Decisión no ha sido suficientemente desarrollada como para tomar una decisión con vistas a su entrada en vigor el 1 de enero de 2015, por lo que la decisión ha de posponerse.

La modificación 14, sobre el uso obligatorio de detectores de descarrilamiento ya fue debatida durante la revisión de 1 de enero de 2013, y se pospuso la decisión. Algunos Estados miembros apoyan la iniciativa, pero otros se oponen a ella. Según la evaluación de impacto realizada por la AFE, la medida no sería rentable, y están disponibles medidas alternativas más eficientes. Por este motivo, se propone que se rechace esta modificación en esta fase. Sin embargo, esta posición es sin perjuicio de nuevos trabajos y de la evolución en este ámbito.

Cuando las modificaciones adoptadas por el Comité de expertos RID mencionado no sean acordes con la posición de la Unión establecida en el anexo del proyecto de Decisión, la Unión deberá formular una objeción siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 35, apartado 4, del título VI del COTIF con el fin de evitar que tal modificación entre en vigor.

4. APLICACIÓN EN LA UNIÓN EUROPEA

Las modificaciones mencionadas, en la medida en que lleguen a ser vinculantes en la Unión, deberán incorporarse en la Directiva 2008/68/CE sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, que aplica normas uniformes en virtud del COTIF al transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o vía navegable interior entre los Estados miembros o en el interior de los mismos. A tal fin, la Comisión ha sido facultada para adaptar el anexo II, sección II.1 de la Directiva 2008/68/CE al progreso científico y técnico. Una vez haya expirado el período de formulación de objeciones por lo que se refiere a la notificación por el Secretario General de la OTIF, la Comisión pondrá en marcha el proceso de adaptación.

2014/0035 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se establece la posición que debe adoptar la Unión en la 53ª sesión del Comité de expertos de la OTIF en transporte de mercancías peligrosas en lo que se refiere a determinadas modificaciones del apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), aplicables a partir del 1 de enero de 2015

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, leído 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, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (en lo sucesivo, el «Convenio COTIF»), en virtud de la 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 a dicho Convenio[6].

(2) Todos los Estados miembros, salvo Chipre y Malta, son partes contratantes en el Convenio COTIF.

(3) La Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas[7], establece requisitos en materia de transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o vía navegable entre los Estados miembros o en el interior de los mismos, haciendo referencia al Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril que figura en el apéndice C del Convenio COTIF (anexo RID). Además, el artículo 4 de esta Directiva dispone 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». Por consiguiente, el objeto de estos actos reglamentarios, así como sus modificaciones, es competencia exclusiva de la Unión.

(4) Se espera que el Comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas, creado con arreglo al artículo 13.1, letra d), del Convenio COTIF, decida sobre determinadas modificaciones del anexo RID en su 53ª sesión, que tendrá lugar el 22 de mayo de 2014. Estas modificaciones, que atañen a normas técnicas o a prescripciones técnicas uniformes, tienen por objeto garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta al mismo tiempo los progresos científicos y

[6] DO L 51 de 23.2.2013, p. 1.
[7] DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

técnicos en el sector y el desarrollo de nuevas sustancias y artículos que planteen peligro durante su transporte.

(5) El Comité de transporte de mercancías peligrosas, creado en virtud del artículo 9 de la Directiva 2008/68/CE, ha mantenido debates preliminares sobre dichas modificaciones.

(6) La mayoría de las modificaciones propuestas están justificadas y son beneficiosas, por lo que la Unión debe respaldarlas. No obstante, determinadas modificaciones propuestas no son proporcionales a los riesgos planteados durante el transporte o no son eficientes para mejorar la seguridad del transporte, por lo que deben ser rechazadas. Por otra parte, en caso de que se aprobaran estas últimas modificaciones, la Unión debe formular una objeción siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 35, apartado 4, del título VII del Convenio COTIF,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1
Posición de la Unión Europea

1. La posición que vaya a adoptar la Unión Europea en la 53ª sesión del Comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas en el marco del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril deberá ajustarse a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

2. Los representantes de la Unión en el citado organismo podrán acordar cambios de menor importancia a los documentos mencionados en el anexo de la presente Decisión, sin necesidad de una decisión ulterior del Consejo.

Artículo 2

Una vez adoptada, la Decisión del referido organismo se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 3
Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente