



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.2.2020
COM(2020) 71 final

2020/0031 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 56:e mötet i expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik vad gäller vissa ändringar i bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid mötet i expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods (nedan kallad *RID:s expertkommitté*) inom organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) i samband med det planerade antagandet av vissa ändringar av de tekniska och administrativa bestämmelserna i bilagan till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) som ska antas av den ovannämnda kommittén.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif)

Fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, (nedan kallat *Cotif*) är ett internationellt avtal där både unionen och 26 medlemsstater är avtalsslutande parter (Cypern och Malta är inte avtalsslutande parter).

Europeiska unionen anslöt sig till Cotif genom rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011¹. I bilaga III till det beslutet fastställs den interna ordningen för rådet, medlemsstaterna och kommissionen vid förfaranden inom Otif. Enligt punkt 3.1 i bilaga III till rådets beslut 2013/103/EU ska kommissionen, när en punkt på dagordningen rör frågor som faller under unionens exklusiva behörighet, rösta för unionen.

2.2. Reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)

Enligt artikel 7 i Cotif omfattar fördraget bland annat de tillägg som avses i artikel 6 i fördraget. Detta innefattar reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), vilket utgör tillägg C till fördraget. RID är tillämpligt så länge inga förklaringar görs i enlighet med de relevanta bestämmelserna i Cotif².

RID syftar till att reglera internationella transporter av farligt gods på järnväg mellan medlemsstater i Otif som tillämpar RID-reglementet (nedan kallade *avtalsslutande stater i RID*)³.

2.3. RID: s expertkommitté

RID:s expertkommitté är ett organ som inrättas genom artikel 13.1 d i Cotif. Enligt artikel 18 i Cotif ska RID:s expertkommitté besluta om förslag som syftar till att ändra fördraget. Kommittén består av företrädare för medlemsstater i Otif som tillämpar RID, samt Europeiska unionen.

¹ 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 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).

² Artikel 42.1 i Cotif.

³ För närvarande finns det 50 medlemsstater i Otif och 45 avtalsslutande stater i RID.

2.4. Den akt som föreslås av RID:s expertkommitté

Den 27 maj 2020, vid sitt 56:e möte, förväntas RID:s expertkommitté anta en uppsättning ändringar för att uppdatera bilagan till RID mot bakgrund av vetenskapliga och tekniska framsteg (nedan kallad *den föreslagna akten*).

Den föreslagna aktens syfte är att säkerställa trygga och säkra järnvägstransporter av farligt gods genom att uppdatera bland annat förteckningen över farligt gods som godtas för befordran, packningsinstruktionerna, förteckningen över tillämpliga standarder samt andra tekniska krav som är tillämpliga på olika slags inneslutningar.

Internationella bestämmelser om transport av farligt gods är fastställda inom olika internationella organisationer såsom Otif, men även inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) och olika specialiserade FN-organ, t.ex. underkommittén för experter på transport av farligt gods inom FN:s ekonomiska och sociala råd (Ecosoc). 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 både den offentliga och den privata sektorn har rådfrågats i samband med utarbetandet av dessa ändringar. Under arbetet med ändringarna har tekniska frågor diskuterats under de möten som förtecknas nedan.

- Inom underkommittén för experter på transport av farligt gods inom FNs ekonomiska och sociala råd (Ecosoc):
 - (1) 51:a mötet i Genève den 3-7 juli 2017.
 - (2) 52:a mötet i Genève den 27 november–6 december 2017.
 - (3) 53:e mötet i Genève den 25 juni–4 juli 2018.
 - (4) 54:e mötet i Genève den 26 november–4 december 2018.
- Inom gemensamma möten för Unece och Otif med RID:s expertkommitté och arbetsgruppen för transport av farligt gods:
 - (1) Höstmötet 2018 i Genève, den 17–21 september 2018.
 - (2) Vårmeeting 2019 i Bern den 18–22 mars 2019.
 - (3) Höstmötet 2019 i Genève, den 17–26 september 2019.
 - (4) Nästa gemensamma möte kommer att äga rum i Bern den 16–20 mars 2020.
- Inom den ständiga arbetsgruppen inom RID:s expertkommitté:
 - (1) 10:e mötet i Krakow den 21–23 november 2018.
 - (2) 11:e mötet i Wien den 25–29 november 2019.

Vid dessa möten analyserade och behandlade experterna i de ovannämnda kommittéerna de enskilda förslagen till ändringar. I de flesta fall har experterna enhälligt gett sitt stöd till de rekommenderade åtgärderna. Vissa förslag har rekommenderats av en majoritet av experterna.

I artikel 38 i Cotif fastställs att när det gäller rösträtt och rätt att göra invändningar som fastställs i artikel 35 § 2 och 35 § 4 ska en regional organisation för ekonomisk integration, i detta fall Europeiska unionen, åtnjuta det antal röster som motsvarar rösterna för EU:s medlemsstater som även är medlemsstater i Otif.

I enlighet med artikel 35 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 då 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.

Såvida inte ett tillräckligt antal invändningar framförs av parterna, förväntas de ändringar som berörs av detta förslag träda i kraft den 1 januari 2021 och vara bindande för unionen och medlemsstaterna, och därmed utgöra en integrerad del av unionens regelverk.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Unionens exklusiva behörighet

Tillägget till bilaga I till rådets beslut 2013/103/EU av den 16 juni 2011 innehåller en förteckning över de unionsinstrument genom vilka unionen har utövat sin behörighet och som var i kraft vid tidpunkten för ingåendet av avtalet mellan EU och Otif. I förteckningen ingår direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar⁴.

I artikel 1 i direktiv 2008/68/EG fastställs att bilagan till RID ska tillämpas på transport av farligt gods på järnväg inom eller mellan medlemsstater, med undantag för de medlemsstater som saknar ett järnvägsnät. 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 ADR⁵, RID och ADN⁶ iakttas, såvida inget annat anges i bilagorna”.

Därför har kommissionen fått befogenhet att anpassa avsnitt II.1 i bilaga II till direktiv 2008/68/EG genom en delegerad akt, i enlighet med artikel 8 i direktivet.

3.2. Ståndpunkt som ska intas

Ändringar av RID faller helt inom unionens exklusiva behörighet, och det är nödvändigt att fastställa unionens ståndpunkt.

I utkastet till rådets beslut föreskrivs i artikel 1 en förteckning över de föreslagna ändringarna.

Såsom redan nämnts har en lång rad experter från både den offentliga och den privata sektorn rådfrågats i samband med utarbetandet av dessa ändringar. I de flesta fall har experterna enhälligt godtagit de rekommenderade åtgärderna.

I enlighet med punkt 2.4 i bilaga III till rådets beslut 2013/103/EU genomförde kommittén för transport av farligt gods, som inrättats genom direktiv 2008/68/EG, en inledande diskussion om de föreslagna ändringarna vid sitt möte den 16 december 2019, och förslaget mottogs positivt av alla deltagare.

Kommissionen har dessutom anordnat EU-samordningsmöten i alla skeden av den förhandlingsprocess som rör dessa ändringar.

De föreslagna ändringarna anses vara väl utformade för att uppnå målet säker och kostnadseffektiv transport av farligt gods med hänsyn tagen till tekniska framsteg, och kan därför stödjas.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁵ Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg som ingicks i Genève den 30 september 1957.

⁶ Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar som ingicks i Genève den 26 maj 2000.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁷.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den akt som ska antas av RID:s expertkommitté utgör en akt med rättslig verkan. Den föreslagna akten kommer att vara bindande för unionen enligt internationell rätt i enlighet med artikel 6 i RID, enligt vilken den bilaga som ska ändras ska utgöra en integrerad del av reglementet.

Enligt artikel 1 i direktiv 2008/68/EG ska bilagan till RID dessutom tillämpas på transport av farligt gods på järnväg inom eller mellan medlemsstater, med undantag för de medlemsstater som saknar ett järnvägsnät. 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”.

Den föreslagna akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det främsta syftet och innehållet i beslutet avser transport av farligt gods på järnväg.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 91 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

⁷ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

5. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Eftersom beslutet i RID:s expertkommitté kommer att ändra bilagan till RID, är det lämpligt att offentliggöra information om resultatet av mötet i *Europeiska unionens officiella tidning* efter antagandet av beslutet.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 56:e mötet i expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods inom den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik vad gäller vissa ändringar i bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik

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:

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/EU¹.
- (2) Alla medlemsstater, med undantag för Cypern och Malta, är avtalsslutande parter i Cotif.
- (3) Enligt artikel 6 i Cotif ska internationell järnvägstrafik och godkännande av järnvägsmateriel i internationell trafik regleras genom föreskrifter som förtecknas i den artikeln, särskilt ”reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)” som utgör tillägg C till fördraget.
- (4) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG² fastställs krav för transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater, med hänvisning till RID.
- (5) I enlighet med artikel 13.1 d i Cotif kan expertkommittén för järnvägsbefordran av farligt gods (nedan kallad *RID:s expertkommitté*) inom organisationen för internationell järnvägstrafik (nedan kallad *Otif*) anta ändringar av bilagan till RID.
- (6) RID:s expertkommitté ska vid sitt 56:e möte den 27 maj 2020 anta ändringar för att anpassa bilagan till RID mot bakgrund av vetenskapliga och tekniska framsteg.
- (7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i RID:s expertkommitté, eftersom ändringarna av RID kommer att vara bindande för unionen.
- (8) De föreslagna ändringarna rör tekniska standarder, i syfte att säkerställa säkra och välfungerande transporter av farligt gods och samtidigt ta hänsyn till den

¹ 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 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).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

vetenskapliga och tekniska utvecklingen på området och utvecklingen av nya ämnen och föremål som utgör fara under transporter.

- (9) De föreslagna ändringarna anses vara lämpliga för att uppnå säker transport av farligt gods på ett kostnadseffektivt sätt och kan därför stödjas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 56:e mötet i RID:s expertkommitté inom Otif, inom ramen för fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999, återfinns i bilagan till detta beslut.

Unionens företrädare i RID:s expertkommitté får godkänna mindre ändringar av de dokument det hänvisas till i bilagan utan något nytt rådsbeslut.

Artikel 2

Besluten av RID:s expertkommitté ska, efter antagandet, offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* med angivande av dagen för ikraftträdandet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*