

COM(2020) 71 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2019/2020

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 28 février 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 28 février 2020

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 56e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires

E 14643

Bruxelles, le 26 février 2020
(OR. en)

6347/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0031(NLE)**

TRANS 77

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 71 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 56 ^e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 71 final.

p.j.: COM(2020) 71 final



Bruxelles, le 26.2.2020
COM(2020) 71 final

2020/0031 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 56^e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union au sein de la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (ci-après la «Commission d'experts du RID») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) 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 (ci-après la «COTIF»), qui doivent être décidées par ladite commission.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

La convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, est un accord international auquel l'Union et 26 États membres sont parties contractantes (seuls Chypre et Malte n'étant pas parties contractantes).

L'Union européenne a adhéré à la COTIF par la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011¹. 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. Conformément à l'annexe III, point 3.1, de la décision 2013/103/UE du Conseil, lorsqu'un point de l'ordre du jour traite de questions relevant de la compétence exclusive de l'Union, la Commission vote au nom de l'Union.

2.2. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Conformément à son article 7, la COTIF couvre également, entre autres, les appendices visés à son article 6. C'est notamment le cas du «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)», formant l'Appendice C de la convention. Le RID s'applique lorsque les déclarations ne sont pas faites conformément aux dispositions pertinentes de la COTIF².

Le RID a pour objet de régir le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer entre les États membres de l'OTIF qui appliquent les règles contenues dans le RID (États parties au RID)³.

¹ Décision 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 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).

² Article 42, paragraphe 1, de la COTIF.

³ On compte actuellement 50 États membres de l'OTIF et 45 États parties au RID.

2.3. La Commission d'experts du RID

La Commission d'experts du RID est un organe institué conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d), de la COTIF. Conformément à l'article 18 de la COTIF, la Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier la convention. Elle est composée de représentants des États membres de l'OTIF qui appliquent le RID et de l'Union européenne.

2.4. Acte envisagé par la Commission d'experts du RID

Le 27 mai 2020, lors de sa 56^e session, la Commission d'experts du RID devrait adopter un ensemble de modifications visant à actualiser l'annexe du RID en fonction du progrès scientifique et technique (ci-après l'«acte envisagé»).

L'objectif de l'acte envisagé est de garantir la sécurité et la sûreté du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, en mettant à jour, entre autres, la liste des marchandises dangereuses admises pour le transport, les instructions d'emballage, la liste des normes applicables ainsi que d'autres exigences techniques applicables aux différents moyens de confinement.

Les dispositions internationales relatives au transport de marchandises dangereuses sont établies par différentes organisations internationales, telles que l'OTIF mais aussi la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et divers organes spécialisés des Nations unies tels que le sous-comité d'experts du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) sur le transport des marchandises dangereuses. 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 l'élaboration de ces modifications. Les réunions techniques suivantes se sont tenues pendant cette période:

- au sous-comité d'experts du Conseil économique et social des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, lors de:
 - (1) sa 51^e session à Genève, du 3 au 7 juillet 2017;
 - (2) sa 52^e session à Genève, du 27 novembre au 6 décembre 2017;
 - (3) sa 53^e session à Genève, du 25 juin au 4 juillet 2018,
 - (4) sa 54^e session à Genève, du 26 novembre au 4 décembre 2018;
- à la réunion conjointe CEE-ONU – OTIF de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses, lors de:
 - (1) la session d'automne 2018 à Genève, du 17 au 21 septembre 2018;
 - (2) la session de printemps 2019 à Berne, du 18 au 22 mars 2019;
 - (3) la session d'automne 2019 à Genève, du 17 au 26 septembre 2019;
 - (4) une autre session de la réunion conjointe se tenant à Berne, du 16 au 20 mars 2020;
- au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID lors de:
 - (1) sa 10^e session à Cracovie, du 21 au 23 novembre 2018;
 - (2) sa 11^e session à Vienne, du 25 au 29 novembre 2019.

Lors de ces réunions, les experts des comités précités ont examiné et traité les différentes propositions de modifications. Dans la plupart des cas, la mesure recommandée a été soutenue

à l'unanimité. Pour certaines propositions, l'adoption a été recommandée par une majorité d'experts.

L'article 38 de la COTIF prévoit qu'en vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévus à l'article 35, paragraphes 2 et 4, les organisations régionales d'intégration économique telle que l'Union européenne disposent d'un nombre de voix égal à celui de leurs membres qui sont également membres de l'Organisation.

Conformément à l'article 35 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 suivant celui au cours duquel 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.

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 1^{er} janvier 2021 et devenir contraignantes pour l'Union et les États membres, faisant ainsi partie intégrante de l'acquis de l'Union.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Compétence exclusive de l'Union

L'appendice de l'annexe I de la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 contient une liste des instruments de l'Union par lesquels l'Union a exercé sa compétence et qui étaient en vigueur au moment de la conclusion de l'accord entre l'UE et l'OTIF. La directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses⁴ figure sur cette liste.

L'article 1^{er} de la directive 2008/68/CE prévoit que l'annexe du RID s'applique au transport ferroviaire de marchandises dangereuses à l'intérieur des États membres ou entre eux, à l'exception de ceux qui n'ont pas de système ferroviaire. 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'ADR⁵, du RID ou de l'ADN⁶, sauf indication contraire dans les annexes» de ladite directive.

À cette fin, la Commission est habilitée à adapter l'annexe II, section II.1, de la directive 2008/68/CE par voie d'un acte délégué, conformément à l'article 8 de la directive.

3.2. Position à prendre

Les modifications apportées au RID relèvent entièrement de la compétence exclusive de l'Union et il est nécessaire d'établir une position de l'Union.

Le projet de décision du Conseil contient, à l'article 1^{er}, une liste des modifications envisagées.

⁴ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

⁵ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, conclu à Genève le 30 septembre 1957.

⁶ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, conclu à Genève le 26 mai 2000.

Comme indiqué plus haut, un large éventail d'experts des secteurs public et privé a été consulté lors de l'élaboration de ces modifications. Dans la plupart des cas, la mesure recommandée a été adoptée à l'unanimité.

Conformément au point 2.4 de l'annexe III de la décision 2013/103/UE du Conseil, le comité pour le transport de marchandises dangereuses, institué en vertu de la directive 2008/68/CE, a tenu une discussion préliminaire sur les modifications envisagées lors de sa réunion du 16 décembre 2019 et la proposition a reçu un accueil favorable de tous les participants.

En outre, la Commission a organisé des réunions de coordination de l'UE à tous les stades du processus de négociation de ces modifications.

Les modifications envisagées sont jugées appropriées aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse, compte tenu du progrès technologique, et peuvent donc être approuvées.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant *«les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord»*.

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont *«vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*⁷.

4.1.2. Application en l'espèce

L'acte que la Commission d'experts du RID est appelée à adopter est un acte ayant des effets juridiques. L'acte envisagé sera contraignant pour l'Union en vertu du droit international conformément à l'article 6 du RID, selon lequel l'annexe à modifier fait partie intégrante du règlement.

En outre, conformément à l'article 1^{er} de la directive 2008/68/CE, l'annexe du RID s'applique au transport ferroviaire de marchandises dangereuses à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, à l'exception de ceux qui n'ont pas de système ferroviaire. 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»*.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

⁷ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif principal et le contenu de la décision portent sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Étant donné que la décision de la Commission d'experts du RID modifiera l'annexe du RID, il convient, après son adoption, de publier au Journal officiel de l'Union européenne les informations relatives aux résultats de la réunion.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 56^e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en ce qui concerne certaines modifications apportées à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec son 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 la «COTIF»), par la décision 2013/103/UE du Conseil¹.
- (2) Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, sont États membres de la COTIF.
- (3) Conformément à l'article 6 de la COTIF, le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis par des règles qui sont énumérées dans ledit article, notamment le «règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)», qui forme l'appendice C de la convention.
- (4) La directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil² fixe les exigences applicables au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres, en se référant au RID.
- (5) En vertu de l'article 13, paragraphe 1, point d), de la COTIF, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (ci-après la «Commission d'experts du RID») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (ci-après l'«OTIF») peut adopter des modifications de l'annexe du RID.
- (6) Au cours de sa 56^e session, le 27 mai 2020, la Commission d'experts du RID doit adopter une série de modifications visant à adapter l'annexe du RID au progrès technique et scientifique.

¹ Décision 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 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).

² Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

- (7) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la Commission d'experts du RID, car ces modifications du RID seront contraignantes pour l'Union.
- (8) Les modifications envisagées portent sur des normes techniques et visent à garantir la sécurité et l'efficacité des transports de marchandises dangereuses, tout en tenant compte du progrès scientifique et technique dans ce secteur et de la mise au point de nouvelles substances et objets pouvant présenter un danger lors de leur transport.
- (9) Les modifications envisagées sont jugées appropriées aux fins de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses d'une manière économiquement avantageuse et peuvent donc être approuvées,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 56^e session de la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (la «Commission d'experts du RID») de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (l'«OTIF») dans le cadre de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, est établie à l'annexe de la présente décision.

Les représentants de l'Union au sein de la Commission d'experts du RID peuvent accepter que des modifications mineures soient apportées aux documents mentionnés dans l'annexe sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

Article 2

Les décisions de la Commission d'experts du RID, une fois adoptées, sont publiées au Journal officiel de l'Union européenne, avec une indication de la date de leur entrée en vigueur.

Article 3

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*