



EUROPAISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.2.2014
COM(2014) 67 final

2014/0035 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt der Union anlässlich der 53. Sitzung des OTIF-Fachausschusses
für die Beförderung gefährlicher Güter hinsichtlich bestimmter Änderungen des
Anhangs C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF),
die ab dem 1. Januar 2015 gelten sollen**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

In dem vorgeschlagenen Beschluss des Rates soll der Standpunkt der Europäischen Union festgelegt werden, den diese anlässlich der am 22. Mai 2014 geplanten Sitzung des OTIF-Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (nachstehend „RID-Fachausschuss“) hinsichtlich bestimmter Änderungen der technischen und administrativen Bestimmungen des Anhangs von Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), die auf der genannten Ausschusssitzung beschlossen werden sollen, einnehmen wird.

Der genannte Anhang, gemeinhin bekannt als „RID“ (*Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter*), regelt die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zwischen den COTIF-Vertragsstaaten, die die RID-Vorschriften anwenden (RID-Vertragsstaaten).

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Die internationalen Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter wurden durch verschiedene internationale Organisationen wie die OTIF, die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE) und verschiedene Sonderorganisationen der Vereinten Nationen festgelegt. Da die Regeln miteinander vereinbar sein müssen, haben die an diesen Arbeiten beteiligten Organisationen ein komplexes internationales System für die Koordinierung und Harmonisierung geschaffen. Die Bestimmungen werden in einem zweijährigen Zyklus angepasst.

Ein breites Spektrum von Sachverständigen aus dem öffentlichen und dem privaten Bereich wurde während der Vorbereitung dieser Änderungen konsultiert. Während der Ausarbeitung der Änderungen haben die nachstehenden Fachsitzungen stattgefunden:

Sachverständigenausschuss der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter:

- (1) 41. Sitzung in Genf, 25. Juni - 4. Juli 2012,
- (2) 42. Sitzung in Genf, 3. -11. Dezember 2012,
- (3) 43. Sitzung in Genf, 24. -28. Juni 2013 und
- (4) 44. Sitzung in Genf, 25. November - 4. Dezember 2013;

gemeinsame Sitzung (UN-ECE – OTIF) des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter:

- (1) Herbstsitzung 2012 in Genf, 17.-21. September 2012,
- (2) Frühjahrssitzung 2013 in Bern, 18.-22. März 2013,
- (3) Herbstsitzung 2013 in Genf, 17.-27. September 2013 und
- (4) weitere gemeinsame Sitzung im Frühjahr 2014 in Bern (17.-21. März 2014), auf der voraussichtlich weitere Änderungen empfohlen werden, die ab dem 1. Januar 2015 gelten sollen;

Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses:

- (1) erste Sitzung in Riga, 12.-15. November 2012, und
- (2) zweite Sitzung in Kopenhagen, 18.-22. November 2013.

Auf diesen Sitzungen wurden die einzelnen Änderungsvorschläge von den Sachverständigen analysiert und bearbeitet. In den meisten Fällen war die Zustimmung zu den empfohlenen Maßnahmen einstimmig. Einige Vorschläge werden von einer Mehrheit der Sachverständigen empfohlen. Der RID-Fachausschuss wird über diese Vorschläge am 22. Mai 2014 beschließen.

Der gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland¹ eingesetzte Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter führte anlässlich seiner Sitzung am 12. Dezember 2013 erste Gespräche über die Vorschläge.

Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) hat eine umfassende Folgenabschätzung über die Anwendung von Entgleisungsdetektoren vorgenommen.² Die ERA kommt zu dem Schluss, dass eine obligatorische Anwendung dieser Geräte bei Wagen, in denen bestimmte gefährliche Güter befördert werden, nicht kosteneffizient ist.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Die Union trat dem COTIF aufgrund des Beschlusses 2013/103/EU des Rates³ im Juli 2011 bei. COTIF ist ein gemischtes Übereinkommen, bei dem die Union und alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien sind. In Anhang III des Beschlusses werden die internen Regelungen für den Rat, die Mitgliedstaaten und die Kommission in Bezug auf die Verfahren im Rahmen der OTIF festgelegt. In Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, stimmt die EU mit der Anzahl der Stimmen aller Mitgliedstaaten ab, die COTIF-Vertragsparteien sind. 26 EU-Mitgliedstaaten sind Mitglieder des COTIF. Derzeit sind 46 Staaten RID-Vertragsstaaten und 48 OTIF-Mitgliedstaaten.

Die Union wendet seit dem 1. Januar 1997 die RID-Vorschriften auf den gesamten Verkehr im EU-Gebiet an, zunächst aufgrund der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter⁴. 2008 wurde die Richtlinie 96/49/EG durch die Richtlinie 2008/68/EG aufgehoben, die die gleichen Grundsätze wie die vorhergehende Richtlinie verfolgt.

In Artikel 4 der Richtlinie 2008/68/EG heißt es im Zusammenhang mit Drittländern: „Die Beförderung gefährlicher Güter zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften von ADR, RID und ADN eingehalten werden und soweit in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist.“⁵ Ferner lautet der Erwägungsgrund 12 der Richtlinie: „In Drittländern zugelassene Beförderungsmittel sollten vorbehaltlich der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen von ADR, RID und ADN und dieser Richtlinie für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf den Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden können.“ Der Gegenstand der oben genannten Änderungen fällt daher vollständig in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.

¹ ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

² Folgenabschätzung zur Verwendung von Entgleisungsdetektoren im Eisenbahnsystem der EU, ERA/REP/03 -2009/SAF.

³ Beschluss des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1).

⁴ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25.

⁵ ADR und ADN sind die Abkürzungen für die internationalen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.

Folglich treten gemäß Titel VI Artikel 35 des COTIF die Änderungen – sobald sie vom RID-Fachausschuss beschlossen sind – für alle Vertragsparteien am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Vertragsparteien mitgeteilt hat. Eine Vertragspartei kann innerhalb von vier Monaten ab dem Tag der Mitteilung Widerspruch einlegen. Legt ein Viertel der Vertragsparteien Widerspruch ein, treten die Änderungen nicht in Kraft.

In den Vertragsparteien, die den Beschlüssen rechtzeitig widersprochen haben, ist die Anwendung des Anhangs C insgesamt im Verkehr mit und zwischen diesen Vertragsparteien mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Jedoch sind bei einem Widerspruch gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder gegen die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift nur diese im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; Entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch.

Sofern die Vertragsparteien nicht eine ausreichende Zahl von Beschwerden vorbringen, wird davon ausgegangen, dass die unter diesen Vorschlag fallenden Änderungen am 1. Januar 2015 in Kraft treten und für die Union und die Mitgliedstaaten verbindlich und damit Bestandteil des Besitzstands der Union werden.

Schließlich ist in Titel VII Artikel 38 des COTIF festgelegt, dass hinsichtlich der Wahrnehmung des Stimmrechtes und des in Artikel 35 §§ 2 und 4 vorgesehenen Widerspruchsrechtes der regionalen Organisation, in diesem Fall der Europäischen Union, so viele Stimmen zustehen, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zugleich Mitgliedstaaten der Organisation sind.

Der Vorschlag wurde auf der Grundlage des Ratsbeschlusses über den Beitritt der EU zum COTIF (Beschluss 2013/103/EU) formuliert. Die Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses ist Artikel 91 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Der Vorschlag für einen Beschluss des Rates enthält im Anhang eine detaillierte Liste der geplanten Änderungen, in der angegeben ist, welche Änderungen von der Union angenommen werden können und welche abzulehnen sind. Die meisten der vorgesehenen Änderungen werden als zweckmäßig für die sichere, kostenwirksame Beförderung gefährlicher Güter angesehen und berücksichtigen den technologischen Fortschritt; sie können daher befürwortet werden.

Die Änderung Nummer 9 im Anhang des Beschlussentwurfs ist jedoch nicht ausgereift genug, um im Hinblick auf ein Inkrafttreten am 1. Januar 2015 eine Entscheidung treffen zu können, weshalb diese auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden sollte.

Die Änderung 14 über die obligatorische Verwendung von Entgleisungsdetektoren wurde bereits für die Überarbeitung der Bestimmungen zum 1. Januar 2013 erörtert; die Entscheidung wurde damals verschoben. Einige Mitgliedstaaten unterstützen die Initiative, andere lehnen sie ab. Gemäß der von der ERA durchgeföhrten Folgenabschätzung ist die Maßnahme nicht kosteneffizient und es stehen effizientere Alternativen zur Verfügung. Daher wird vorgeschlagen, die Änderung in diesem Stadium abzulehnen. Dieser Standpunkt greift jedoch etwaigen weiteren Arbeiten und Entwicklungen in diesem Bereich nicht vor.

In den Fällen, in denen der RID-Fachausschuss Änderungen verabschiedet hat, die nicht dem Standpunkt der Union im Anhang zu diesem Beschlussentwurf entsprechen, sollte die Union gemäß dem Verfahren des Titels VI Artikel 35 §4 des COTIF Widerspruch einlegen, um zu vermeiden, dass solche Änderungen in Kraft treten.

4. ANWENDUNG IN DER EUROPÄISCHEN UNION

Die vorstehenden Änderungen müssen, soweit sie für die Union verbindlich werden, in die Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland aufgenommen werden, wonach im Rahmen des COTIF einheitliche Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen angewandt werden. Zu diesem Zweck wurde die Kommission ermächtigt, Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen. Sobald die Widerspruchsfrist im Anschluss an die Mitteilung des Generalsekretärs der OTIF abgelaufen ist, wird die Kommission den Anpassungsprozess einleiten.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt der Union anlässlich der 53. Sitzung des OTIF-Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter hinsichtlich bestimmter Änderungen des Anhangs C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), die ab dem 1. Januar 2015 gelten sollen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Union trat dem Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (nachstehend „COTIF-Übereinkommen“) durch den Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zu oben genanntem Übereinkommen bei⁶.
- (2) Alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zypern und Malta sind Vertragsparteien des COTIF-Übereinkommens.
- (3) Mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland⁷ werden die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen festgelegt, indem auf die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, (Anhang C (RID) des COTIF-Übereinkommens) verwiesen wird. Ferner heißt es in Artikel 4 dieser Richtlinie: „Die Beförderung gefährlicher Güter zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften von ADR, RID und ADN eingehalten werden und soweit in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist.“ Daher fallen der Gegenstand der RID sowie deren Änderungen vollständig in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.
- (4) Es wird erwartet, dass der nach Artikel 13 §1 Buchstabe d des COTIF-Übereinkommens eingesetzte Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter auf seiner 53. Sitzung, die am 22. Mai 2014 stattfinden soll, über bestimmte Änderungen der RID beschließen wird. Mit diesen Änderungen technischer Normen oder einheitlicher technischer Vorschriften soll eine sichere und effiziente Beförderung gefährlicher Güter gewährleistet werden, wobei der wissenschaftliche

⁶

ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1.

⁷

ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

und technische Fortschritt des Sektors und die Entwicklung neuer Stoffe und Gegenstände, die bei ihrer Beförderung eine Gefahr darstellen, berücksichtigt werden.

- (5) Der durch Artikel 9 der Richtlinie 2008/68/EG eingesetzte Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter hat Vorgespräche über diese Änderungen geführt.
- (6) Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen sind gerechtfertigt und nützlich und sollten daher von der Union unterstützt werden. Einige der vorgeschlagenen Änderungen stehen jedoch nicht im Verhältnis zu den Risiken bei der Beförderung oder sind im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht effizient und sollten daher abgelehnt werden. Sollten die letztgenannten Änderungen beschlossen werden, sollte die Union einen Widerspruch nach dem Verfahren des Titels VII Artikel 35 §4 des COTIF-Übereinkommens einlegen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1
Standpunkt der Europäischen Union*

1. Der Standpunkt, den die Europäische Union auf der 53. Sitzung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr einnehmen wird, muss dem Standpunkt im Anhang dieses Beschlusses entsprechen.
2. Geringfügige Änderungen der im Anhang dieses Beschlusses genannten Dokumente können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union in dem genannten Ausschuss vereinbart werden.

Artikel 2

Der Beschluss des genannten Ausschusses wird nach seiner Annahme im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

*Artikel 3
Inkrafttreten*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*