



Bruxelles, le 17.8.2016  
COM(2016) 508 final

2016/0248 (NLE)

Proposition de

## **DÉCISION DU CONSEIL**

**établissant la position à adopter par l'Union concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)**

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

La proposition de décision du Conseil a pour objectif d'établir la position de l'Union européenne concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), tels qu'applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Les annexes et règlement susmentionnés, communément appelés les «annexes de l'ADR» et le «règlement annexé à l'ADN», régissent le transport international des marchandises dangereuses par route et par voies navigables entre les membres de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) qui sont également parties contractantes à l'ADR et à l'ADN.

Le développement du transport de marchandises dangereuses par route et par voies navigables, tant au sein de l'Union qu'entre celle-ci et ses pays voisins, constitue un élément central de la politique européenne commune des transports et assure le bon fonctionnement de l'ensemble des secteurs industriels produisant ou utilisant des marchandises classées comme dangereuses au sens des accords ADR et ADN. Il est dès lors essentiel d'adapter ces accords au progrès scientifique et technique afin de permettre au transport et aux secteurs industriels connexes de se développer au sein de la chaîne économique. Les amendements visent à aligner l'ADR et l'ADN sur les règlements types des Nations unies, en prévoyant notamment de nouvelles définitions, des critères de classification et des numéros ONU, de nouvelles exigences en matière d'emballage et d'étiquetage, une mise à jour des normes et dispositions techniques applicables, ainsi que des corrections d'ordre rédactionnel.

### **2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

Les dispositions internationales relatives au transport des marchandises dangereuses sont établies au sein de différentes organisations internationales, telles que la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU), diverses agences spécialisées des Nations unies, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). 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 qui participent 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 la préparation des présents amendements. Les réunions techniques suivantes se sont tenues tout au long de leur élaboration:

- au sous-comité d'experts des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses, lors de ses

- 1) 43<sup>ème</sup> session à Genève, du 24 au 28 juin 2013,
- 2) 44<sup>ème</sup> session à Genève, du 25 novembre au 4 décembre 2013,
- 3) 45<sup>ème</sup> session à Genève, du 23 juin au 2 juillet 2014, et

4) 46ème session à Genève, du 1er au 9 décembre 2014,

- à la réunion conjointe CEE-ONU – OTIF du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses et de la commission d'experts du RID lors de ses

1) session d'automne 2014 à Genève, du 15 au 19 septembre 2014,

2) session de printemps 2015 à Berne, du 23 au 27 mars 2015,

3) session d'automne 2015 à Genève, du 15 au 25 septembre 2015, et

4) session de printemps 2016 à Berne, du 14 au 18 mars 2016,

- aux sessions suivantes du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15):

1) session de printemps 2014 à Genève, du 6 au 9 mai 2014,

2) session d'automne 2014 à Genève, du 3 au 7 novembre 2014,

3) session de printemps 2015 à Genève, du 4 au 7 mai 2015,

4) session d'automne 2015 à Genève, du 9 au 13 novembre 2015, et

5) session de printemps 2016 à Genève, du 9 au 13 mai 2016,

- aux sessions suivantes du comité d'administration de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), sur la base des amendements proposés par le comité de sécurité:

(1) session d'été 2014 à Genève, du 25 au 29 août 2014,

(2) session d'hiver 2015 à Genève, du 27 au 30 janvier 2015,

(3) session d'été 2015 à Genève, du 24 au 28 août 2015,

(4) session d'hiver 2016 à Genève, du 25 au 29 janvier 2016.

Lors de ces réunions, les comités d'experts ont examiné et traité les différentes propositions d'amendements. Dans la plupart des cas, la mesure recommandée a été adoptée à l'unanimité. Pour certaines propositions, l'adoption a été recommandée par une majorité d'experts. Le groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) a statué sur ces propositions lors de chacune de ces sessions.

#### **PROCEDURE D'AMENDEMENT DES ANNEXES DE L'ADR ET L'ADN**

Selon le chapitre VIII «vote» du mandat et règlement intérieur du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15), seuls les participants de plein droit disposent d'une voix au sein du WP.15 et les décisions de cet organisme sont prises, prioritairement, sur la base d'un consensus. Les votes du WP.15 ont lieu à main levée.

Conformément à l'article 14 de l'ADR, une fois adopté par le WP.15, tout projet d'amendement des annexes de l'ADR sera réputé accepté à moins que, dans un délai de trois

mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies l'a transmis, au moins un tiers des parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient notifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé.

Les amendements actuellement adoptés par le WP.15, tels qu'ils sont présentés dans les documents figurant en annexe de la présente proposition, seront transmis au Secrétaire général des Nations unies afin d'être communiqués aux parties contractantes à l'ADR le 1<sup>er</sup> juillet 2016 pour approbation, conformément à la procédure définie à l'article 14 de l'ADR. Ces propositions sont disponibles en ligne<sup>1</sup>.

Conformément à l'article 20 de l'ADN, une fois adopté par le comité d'administration de l'ADN, tout projet d'amendement sera réputé accepté à moins que, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies l'a transmis, au moins un tiers des parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient notifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé.

Les amendements actuellement adoptés par le comité d'administration de l'ADN, tels qu'ils sont présentés dans les documents figurant en annexe de la présente proposition, seront transmis au Secrétaire général des Nations unies afin d'être communiqués aux parties contractantes à l'ADN le 1<sup>er</sup> juillet 2016 pour approbation, conformément à la procédure définie à l'article 20 de l'ADN. Ces propositions sont disponibles en ligne<sup>2</sup>.

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

L'Union européenne n'est pas partie contractante à l'ADR ni à l'ADN. Cependant, le fait que l'Union européenne ne participe pas à un accord international ne l'empêche pas d'exercer sa compétence en établissant, par le biais de ses institutions, une position à adopter en son nom au sein de l'instance créée par cet accord, notamment par l'intermédiaire des États membres parties audit accord et agissant conjointement dans son intérêt [voir l'arrêt dans l'affaire C-399/12, *Allemagne/Conseil* («OIV»), point 52, et la jurisprudence citée].

L'ADR compte actuellement 48 parties contractantes, dont tous les États membres de l'UE. L'ADN en compte 18, dont 13 États membres de l'UE.

L'Union européenne applique les dispositions de l'ADR au transport des marchandises dangereuses par route sur le territoire de l'UE depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, en application d'abord de la directive 94/55/CE du Conseil du lundi 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route<sup>3</sup>, puis de la directive 2008/68/CE qui a abrogé la directive 94/55/CE en 2008 et repose sur les mêmes principes. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'Union européenne applique les dispositions de l'ADN au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

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

---

<sup>1</sup> <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>.

<sup>2</sup> [http://www.unece.org/trans/main/dgdb/adn/adn\\_rep.html](http://www.unece.org/trans/main/dgdb/adn/adn_rep.html).

<sup>3</sup> JO L 263 du 4.11.1995, p.19.

dans les annexes». En outre, le considérant 12 de cette même directive prévoit que «l'utilisation de moyens de transport immatriculés dans des pays tiers devrait être autorisée pour les transports internationaux de marchandises dangereuses sur le territoire des États membres, sous réserve du respect des dispositions pertinentes de l'ADR, du RID ou de l'ADN et de [ladite] directive».

Sauf dans le cas où les parties soulèvent un nombre suffisant d'objections, les amendements visés par la présente proposition devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et devenir contraignants.

La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 91 du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

La proposition énumère les amendements envisagés et précise que l'Union peut les accepter. Les amendements envisagés sont jugés appropriés 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 approuvés.

#### 4. MISE EN ŒUVRE DANS L'UNION EUROPÉENNE

Dans la mesure où ils deviennent contraignants, les amendements susmentionnés devront être introduits dans la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, qui applique des règles uniformes au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable à l'intérieur des États membres ou entre eux. À cette fin, la Commission est habilitée à adapter l'annexe I, section I.1, et l'annexe III, section III.1, de la directive 2008/68/CE au progrès scientifique et technique. Une fois expiré le délai imparti pour présenter une objection à compter de la notification par le Secrétaire général des Nations unies, la Commission lancera la procédure d'adaptation.

Proposition de

## DÉCISION DU CONSEIL

**établissant la position à adopter par l'Union concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)**

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'action de l'Union dans le secteur du transport des marchandises dangereuses devrait viser à améliorer la sécurité et la sûreté des transports, à protéger l'environnement et à faciliter le transport international.
- (2) L'Union n'est partie contractante ni à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après dénommé «ADR») ni à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ci-après dénommé «ADN»). Cependant, son absence de participation ne l'empêche pas d'exercer sa compétence en établissant, par le biais de ses institutions, une position à adopter en son nom au sein de l'instance créée par cet accord, notamment par l'intermédiaire des États membres parties audit accord et agissant conjointement dans son intérêt.
- (3) Tous les États membres de l'UE sont parties contractantes à l'ADR et en appliquent les principes, et 13 États membres sont parties contractantes à l'ADN et en appliquent les principes.
- (4) La directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> 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 à l'ADR et à l'ADN. En outre, l'article 4 de cette directive prévoit que «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».
- (5) Au cours de l'exercice 2014-2016, le groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) et le comité d'administration de l'ADN ont adopté, conformément aux procédures visées à l'article 14 de l'ADR et à l'article 20

---

<sup>4</sup> 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).

de l'ADN respectivement, un certain nombre d'amendements qui devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

- (6) Ces amendements, qui portent sur des normes techniques ou des prescriptions techniques uniformes, ont pour objectif de 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 articles dont le transport présente un danger. Le développement du transport de marchandises dangereuses par route et par voies navigables, tant au sein de l'Union qu'entre celle-ci et ses pays voisins, constitue un élément central de la politique commune des transports et assure le bon fonctionnement de l'ensemble des secteurs industriels produisant ou utilisant des marchandises classées comme dangereuses au sens de l'ADR et de l'ADN.
- (7) L'ensemble des amendements proposés sont justifiés et bénéfiques et devraient donc être soutenus par l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

La position à adopter au nom de l'Union européenne concernant les propositions d'amendements apportés aux annexes de l'ADR et au règlement annexé à l'ADN est conforme à l'annexe de la présente décision.

Des modifications mineures apportées à cette position peuvent être convenues sans qu'une nouvelle décision du Conseil soit nécessaire.

#### *Article 2*

La position de l'Union exposée à l'article 1<sup>er</sup> est exprimée par les États membres qui sont parties contractantes à l'ADR et à l'ADN, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

#### *Article 3*

Les décisions émanant du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15) et du comité de sécurité de l'ADN sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui indique leur date d'entrée en vigueur.

#### *Article 4*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*