394L0055

12.12.94 EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING Nr L 319/7

RÅDETS DIREKTIV 94/55/EG

av den 21 november 1994

om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag [1],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [2],

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget [3], och

med beaktande av följande:

1. Under årens lopp har såväl nationella som internationella transporter av farligt gods på väg ökat betydligt och därmed har olycksrisken ökat.

2. Med undantag av Irland är alla medlemsstater avtalsparter i Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), vars geografiska användningsområde sträcker sig utöver gemenskapen och vilken fastställer enhetliga regler för säkra internationella transporter av farligt gods på väg. För att harmonisera de villkor på vilka farligt gods transporteras på vägarna i gemenskapen bör dessa reglers tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta nationell trafik.

3. Det finns ingen gemenskapslagstiftning som fullt ut omfattar alla de åtgärder som krävs för att garantera en säker transport av farligt gods, och de tillämpliga nationella åtgärderna varierar från den ena medlemsstaten till den andra. Dessa skillnader utgör ett hinder för det fria utbytet av transporttjänster och för den fria rörligheten för fordon och transportutrustning. För att överkomma detta hinder bör enhetliga regler som gäller för all transport inom gemenskapen definieras.

4. En insats av detta slag bör göras på gemenskapsnivå för att säkerställa enhetlighet med annan gemenskapslagstiftning, för att säkerställa en tillräcklig grad av tillnärmning som underlättar den fria rörligheten för varor och tjänster, och för att säkerställa en hög säkerhetsnivå för nationella och internationella transporter.

5. Bestämmelserna i detta direktiv hindrar inte att gemenskapen eftersträvar en framtida tillnärmning av klassificeringssystemen för farligt gods, vilket gemenskapen och dess medlemsstater har förpliktat sig till i enlighet med de mål som anges i Agenda 21 kapitel 19 vid UNCED-konferensen i Rio de Janeiro i juni 1992.

6. Det finns ännu inte någon gemenskapslagstiftning som särskilt reglerar säkerhetsförhållandena för transport av biologiska agenser och genetiskt modifierade mikroorganismer, som regleras i rådets direktiv 90/219/EEG [4], 90/220/EEG [5] och 90/679/EEG [6].

7. Detta direktiv tar hänsyn till annan gemenskapspolitik på områdena för arbetstagares säkerhet, konstruktion av fordon samt miljöskydd.

8. Medlemsstaterna bör även fortsättningsvis fritt kunna fastställa regler för transport av farligt gods som utförs på deras territorier med ett fordon som inte omfattas av detta direktiv, oavsett var fordonet är registrerat.

9. Medlemsstaterna bör kunna tillämpa särskilda vägtrafikregler för vägtransport av farligt gods inom sina territorier.

---

(1) EGT nr C 17, 20.1.1994, s. 6.
(2) EGT nr C 195, 18.7.1994, s. 15.
(3) Europaparlamentets yttrande av den 3 maj 1994 (EGT nr C 205, 25.7.1994, s. 54), rådets gemensamma ställningstagande av den 19 september 1994 (EGT nr C 301, 27.10.1994, s. 25) och Europaparlamentets beslut av den 17 november 1994.
(4) EGT nr L 117, 8.5.1990, s. 1.
(5) EGT nr L 117, 8.5.1990, s. 15.
(6) EGT nr L 374, 31.12.1990, s. 1.

10. Medlemsstaterna bör kunna upprätthålla sina krav på kvalitetskontroll i fråga om vissa nationella transporter till dess att kommissionen förelägger rådet en rapport om detta.

11. I enlighet med ADR-bestämmelserna kan länder ingå avtal som avviker från ADR, och eftersom ett stort antal avtal har ingåtts bilateralt mellan medlemsstaterna fördröjs det fria utbytet av transporttjänster för transport av farligt gods. Genom att införa de nödvändiga bestämmelserna i bilagan till detta direktiv bör behovet av sådana avvikelser kunna tillmötesgås. Bestämmelser bör införas för en övergångsperiod under vilken medlemsstaterna fortsatt tillämpar befintliga avtal.

12. Det är nödvändigt att överföra ADR-bestämmelserna till gemenskapsrätten, däribland konstruktionskraven för fordon som transporterar farligt gods. I detta sammanhang bör en övergångsperiod fastställas så att medlemsstaterna tillfälligt kan upprätthålla särskilda nationella bestämmelser om konstruktionskrav för fordon som är registrerade på deras territorium.

13. Befintliga nationella informationsförfaranden i samband med relevanta nationella lagförslag bör användas för att uppnå en större överskådlighet till fördel för alla ekonomiska aktörer.

14. Vad gäller nationella transporter bör medlemsstaterna fortsatt kunna använda regler som uppfyller Förenta nationernas rekommendationer för transport av farligt gods, så länge ADR-bestämmelserna ännu inte är harmoniserade med dessa regler, vilket kommer att underlätta den intermodala transporten av farligt gods på väg.

15. Medlemsstaterna bör kunna reglera eller förbjuda vägtransport av visst farligt gods inom sina territorier, men endast av andra skäl än rent transportsäkerhetsmässiga. Vad gäller dessa transporter bör medlemsstaterna kunna kräva att transporten utförs med järnväg eller på inre vattenvägar eller, vad gäller vissa mycket farliga ämnen, att mycket speciella förpackningar används.

16. Vid tillämpning av detta direktiv bör medlemsstaterna kunna ställa strängare eller mildare krav på vissa transporter som utförs på deras territorier med fordon som är registrerade där.

17. Vid tillnärmningen av villkoren för transport av farligt gods bör hänsyn tas till särskilda nationella förhållanden, och detta direktiv måste därför vara tillräckligt flexibelt för att göra det möjligt för medlemsstaterna att tillåta vissa undantag. Utnyttjandet av ny teknisk och industriell utveckling får inte hämmas och bestämmelser bör därför införas för tillfälliga undantag.

18. Fordon som är registrerade i ett tredje land bör, så länge de uppfyller ADR-bestämmelserna, ha rätt att utföra internationella transporter inom medlemsstaternas territorier.

19. Detta direktiv bör snabbt kunna anpassas till den tekniska utvecklingen för att ta hänsyn till nya bestämmelser som införlivas i ADR och för att vid olyckor eller tillbud kunna besluta om tillämpning och genomförande av nödåtgärder. En kommitté bör därför upprättas och ett förfarande införas för ett nära samarbete inom denna kommitté mellan medlemsstaterna och kommissionen.

20. Bilagorna till detta direktiv innehåller bestämmelser om yrkesutbildning för vissa förare av fordon som transporterar farligt gods på väg. Rådets direktiv 89/684/EEG av den 21 december 1989 om yrkesutbildning för vissa förare av fordon som transporterar farligt gods på väg [1] bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Användningsområde, definitioner och allmänna bestämmelser

Artikel 1

1. Detta direktiv skall tillämpas för transport av farligt gods på väg inom eller mellan medlemsstaterna. Det gäller inte för transport av farligt gods som utförs av

[1] EGT nr L 398, 30.12.1989, s. 33.

fordon som tillhör de väpnade styrkorna eller för vilka de väpnade styrkorna är ansvariga.

2. Detta direktiv skall dock inte påverka medlemsstaternas rätt att, i överensstämmelse med gemenskapsrätten, ställa krav vad angår

a) nationella och internationella transporter inom deras territorier av farligt gods som utförs av fordon som inte omfattas av detta direktiv,

b) särskilda vägtrafikregler för nationell och internationell transport av farligt gods,

c) kvalitetskontroller av transportverksamheter i enlighet med ISO-standard 9001 och 9002, i samband med nationell transport

i) av explosiva ämnen och föremål av klass 1, när mängden explosiva ämnen för varje enskild transportenhet överstiger

- 1 000 kg för division 1.1, eller
- 3 000 kg för division 1.2, eller
- 5 000 kg för division 1.3 och 1.5,

ii) i tankar eller tankbilar med en total kapacitet på mer än 3 000 liter av följande mycket farliga ämnen:

- ämnen av klass 2
  - gas klassificerad enligt at

    bt

    b

    ct

    c
  - kraftigt nedkylda flytande gaser som omfattas av 7° b och 8° b,
- ämnen av klasserna 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 och 8
  - som inte är uppförda under b eller c i dessa klasser, eller
  - som är uppförda i dessa med en riskkod bestående av minst tre signifikativa tecken (dock inte noll),

iii) i följande kollin av klass 7 (radioaktiva ämnen): kollin med klyvbart material, kollin av typ B (U), kollin av typ B (M).

Användningsområdet i de nationella bestämmelserna för dessa krav får inte utvidgas.

De ifrågavarande bestämmelserna skall upphöra att gälla om motsvarande åtgärder blir bindande genom gemenskapsbestämmelser.

Kommissionen skall senast den 31 december 1998 lämna en rapport till rådet med en utvärdering av de säkerhetsaspekter som omfattas av denna bestämmelse tillsammans med ett förslag om förlängning eller upphävande av bestämmelsen.

Artikel 2

I detta direktiv avses med

- *ADR:* Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, sluten i Genève den 30 september 1957, med ändringar,

- *fordon:* sådana motorfordon som är avsedda att användas på väg, oavsett om de är färdigbyggda eller ej, med minst fyra hjul och konstruerade för en maximihastighet över 25 km/h samt släpvagnar till sådana fordon, med undantag av spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt alla rörliga motorredskap,

- *farligt gods:* de ämnen och föremål som inte får transporteras på väg eller som endast får transporteras på särskilda villkor i enlighet med bilagorna A och B till detta direktiv,

- *transport:* sådan vägtransport som helt eller delvis utförs på allmän väg inom en medlemsstats territorium med fordon, inbegripet lastning och lossning av gods, och som omfattas av bilagorna A och B, utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser om ansvar i förbindelse med sådana operationer.

  Transporter som endast utförs inom ett slutet område skall inte omfattas av denna definition.

Artikel 3

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6 får farligt gods som är förbjudet att transportera enligt bilagorna A och B till detta direktiv inte transporteras på väg.

2. Om inte annat följer av de övriga bestämmelserna i detta direktiv är transport av annat farligt gods förtecknat i bilaga A tillåtet, under förutsättning att de villkor som fastställs i bilagorna A och B är uppfyllda, särskilt vad gäller

a) förpackning och märkning av det ifrågavarande godset,

och

b) konstruktion, utrustning och handhavande i trafiken av det fordon med vilket det ifrågavarande godset transporteras.

KAPITEL II

Avvikelser, begränsningar och undantag

Artikel 4

I fråga om nationella transporter som utförs av fordon som är registrerade på deras eget territorium, och endast då, kan medlemsstaterna upprätthålla de bestämmelser i sin nationella lagstiftning om transport av farligt gods på väg som är förenliga med FN:s rekommendationer om transport av farligt gods, till dess att bilagorna A och B till detta direktiv har reviderats så att de återspeglar dessa rekommendationer. De berörda medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om detta.

Artikel 5

1. Utan att det påverkar tillämpningen av annan gemenskapsrätt, särskilt vad gäller tillgång till marknaden, skall varje medlemsstat, strikt utifrån hänsyn till den nationella säkerheten eller skydd av miljön, men inte av skäl som avser säkerheten under transport, behålla rätten att reglera eller förbjuda transport av visst farligt gods inom sitt territorium.

2. De bestämmelser som en medlemsstat kräver att fordon som utför internationella transporter genom dess territorium skall uppfylla, och som är tillåtna enligt marginalanteckning 10 599 i bilaga B, skall begränsas till att gälla lokalt och skall användas både för nationell och internationell transport och får inte innebära någon diskriminering.

3. a) Medlemsstaterna får tillämpa strängare bestämmelser för transport som utförs med fordon som är registrerade eller tas i bruk på deras territorier, dock inte vad gäller konstruktionskrav.

   b) Medlemsstaterna får dock upprätthålla sina särskilda nationella bestämmelser om tyngdpunkten i tankbilar som är registrerade inom deras territorier, till dess att en eventuell ändring sker av marginalanteckning 211 128 i bilaga B till detta direktiv, men under inga omständigheter längre än till och med den 31 december 1998.

4. Om en medlemsstat vid ett olyckstillfälle eller ett tillbud finner att säkerhetsbestämmelserna har visat sig otillräckliga för att minska den risk som transporten utgör och att det finns ett trängande behov av att vidta åtgärder, skall den på det förberedande stadiet underrätta kommissionen om de åtgärder den ämnar vidta. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 9, besluta huruvida de ifrågavarande åtgärderna kan tillåtas och bestämma deras varaktighet.

5. Medlemsstaterna kan upprätthålla de nationella bestämmelser som den 31 december 1996 gäller för

- transport av ämnen av klass 1.1,
- transport av giftiga, flyktiga eller brandfarliga gaser av klass 2,
- transport av ämnen som innehåller dioxiner eller furaner,
- transport i tankar eller tankbilar på mer än 3 000 liter av flytande ämnen av klass 3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 eller 8, som inte omfattas av b eller c i en av dessa klasser.

Sådana bestämmelser får endast gälla

- förbud mot transport på väg, när dessa kan utföras med järnväg eller på inre vattenvägar,
- krav att följa vissa bestämda färdvägar, eller
- varje annan bestämmelse gällande transport av ämnen som innehåller dioxiner eller furaner.

Dessa bestämmelser kan varken utvidgas eller skärpas. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om dessa nationella bestämmelser, och kommissionen skall i sin tur underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

Artikel 6

1. I de fall där den samlade transporten även innebär sjöeller lufttransport får medlemsstaterna även tillåta vägtransport på sina territorier av farligt gods som är klassificerat, förpackat och märkt i överensstämmelse med internationella krav för sjö- eller lufttransport.

2. Bestämmelserna i bilagorna A och B till detta direktiv om de språk som skall användas för den ifrågavarande märkningen eller dokumentationen skall inte gälla för transport som är begränsad till en enda medlemsstat. Medlemsstaterna får tillåta att andra språk än de som anges i bilagorna används för transporter inom deras territorier.

3. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av fordon som är tillverkade före den 1 januari 1997 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men vars konstruktion uppfyller de krav i den nationella lagstiftningen som gäller den 31 december 1996, under förutsättning att dessa fordon fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.

4. Medlemsstaterna får upprätthålla nationella bestämmelser om konstruktion, bruk och transportvillkor för nya cisterner inom ramarna för marginalanteckning

2 212 i bilaga A som gäller den 31 december 1996, och för nya tankar som avviker från bestämmelserna i bilagorna A och B, till dess att hänvisningar till standarder för konstruktion och bruk av sådana tankar och cisterner införs i bilagorna A och B, men under inga omständigheter senare än den 31 december 1998. Tankar och cisterner som konstruerats före den 1 januari 1999 och som fortsatt uppfyller de krävda säkerhetsnivåerna, får även fortsättningsvis användas på de ursprungliga villkoren.

5. Varje medlemsstat får upprätthålla andra nationella bestämmelser än de som anges i bilagorna A och B i fråga om referenstemperaturen vid transport av flytande gaser inom det nationella territoriet, till dess att bestämmelser om de riktiga referenstemperaturerna för bestämda klimatzoner har infogats i europeiska standarder och hänvisningar till dessa standarder har lagts till i bilagorna A och B.

6. Varje medlemsstat får vid transport inom sitt territorium tillåta bruket av förpackningar som är framställda före den 1 januari 1997 men som inte är godkända i överensstämmelse med ADR före den 1 januari 1997, förutsatt att förpackningen är märkt med framställningsdagen och den kan bestå de relevanta proverna i enlighet med kraven i den nationella lagstiftning som gäller den 31 december 1996, och att alla sådana förpackningar fortsatt uppfyller den nödvändiga säkerhetsnivån (vilket innebär provning och kontroll om detta krävs), enligt följande ordning: stora metallbehållare till bulkvaror samt metallfat med en kapacitet på över 50 liter får användas under en tidsperiod på maximalt 15 år från och med tillverkningsdagen; andra metallförpackningar och alla plastförpackningar får användas under en tidsperiod på maximalt 5 år från och med tillverkningsdagen, dock inte efter den 31 december 1998.

7. Varje medlemsstat får fram till och med den 31 december 1998 tillåta transport på sitt territorium av visst farligt gods som förpackats före den 1 januari 1997, förutsatt att godset är klassificerat, förpackat och märkt i enlighet med kraven i den nationella lagstiftning som gällde före den 1 januari 1997.

8. Varje medlemsstat får för transporter som utförs inom dess territorium med fordon som är registrerade i medlemsstaten, upprätthålla de bestämmelser i den nationella lagstiftningen som gäller den 31 december 1996 för märkning med en nödåtgärdskod i stället för det riskidentifieringsnummer som anges i bilaga B.

9. Varje medlemsstat får efter att ha rådfrågat kommissionen upprätthålla mindre stränga villkor än de som anges i bilagorna A och B för transport på deras territorium av små mängder av visst farligt gods, med undantag för ämnen som är har en hög eller mellanhög grad av radioaktivitet.

10. Medlemsstaterna får, förutsatt att säkerheten inte åsidosätts, medge tillfälliga undantag från bilagorna A och B för att på sina territorier utföra de prover som är nödvändiga innan en ändring av bilagorna vidtas i syfte att anpassa dem till den tekniska och industriella utvecklingen. Kommissionen skall underrättas om detta och skall i sin tur underrätta de övriga medlemsstaterna.

Ett tillfälligt undantag som medlemsstaternas behöriga myndigheter kommer överens om på grundval av marginalanteckningarna 2 010 och 10 602 i bilagorna A och B, skall ske i form av ett multilateralt avtal som den myndighet som tar initiativ till avtalet föreslår samtliga medlemsstaters myndigheter att ingå. Kommissionen skall underrättas om detta.

De tillfälliga undantag som avses i första och andra styckena skall tillämpas utan diskriminerande behandling på grund av avsändarens, transportverksamhetens eller mottagarens nationalitet eller etableringsort. De kan gälla i högst fem år och kan inte förlängas.

11. Varje medlemsstat får på sitt territorium tillåta enstaka transporter av farligt gods som är förbjudna enligt bilagorna A och B eller som utförs under andra villkor än de som anges i bilagorna A och B.

12. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 får medlemsstaterna fram till och med den 31 december 1998 tillämpa de befintliga avtal med andra medlemsstater som uppfyller ADR-bestämmelserna, utan diskriminerande behandling på grund av avsändarens, transportverksamhetens eller mottagarens nationalitet eller etableringsort. Vid de övriga undangtag som är tillåtna enligt marginalanteckningarna 2 010 och 10 602 i bilagorna A och B skall kraven i punkt 10 vara uppfyllda.

Artikel 7

Med förbehåll för nationella bestämmelser eller gemenskapsbestämmelser om tillgång till marknaden, kan fordon som är registrerade eller är godkända för körning i tredje land användas vid internationell transport av farligt gods i gemenskapen om den ifrågavarande transporten uppfyller ADR-bestämmelserna.

KAPITEL III

Slutbestämmelser

Artikel 8

De ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna A och B till den vetenskapliga och tekniska

utvecklingen på de områden som omfattas av detta direktiv med hänsyn till ändringarna av bilagorna till ADR, skall antas i överensstämmelse med förfarandet i artikel 9.

Artikel 9

1. Kommissionen skall bistås av en kommitté för transport av farligt gods, nedan kallad "kommittén", som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är. Den skall fatta sitt beslut med den majoritet som enligt artikel 148.2 i fördraget skall tillämpas vid beslut som rådet skall fatta på förslag av kommissionen. Vid röstning i kommittén skall de röster som avges av medlemsstaternas företrädare vägas enligt samma artikel. Ordföranden får inte rösta.

3. a) Kommissionen skall själv anta förslaget om det är förenligt med kommitténs yttrande.

   b) Om förslaget inte är förenligt med kommitténs yttrande eller om inget yttrande avges, skall kommissionen utan dröjsmål föreslå rådet vilka åtgärder som skall vidtas. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

   Om rådet inte har fattat något beslut inom tre månader från det att förslaget mottagits, skall kommissionen själv besluta att de föreslagna åtgärderna skall vidtas.

Artikel 10

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 januari 1997. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 11

1. Direktiv 89/684/EEG skall upphöra att gälla från och med den 1 januari 1997.

2. Tillfälliga tillstånd som är utfärdade av medlemsstaterna uteslutande för nationell transport i enlighet med artikel 4.2 i det direktivet skall förbli giltiga till och med den 31 december 1996. Tillstånd som är utfärdade i enlighet med artikel 4.4 i ovan nämnda direktiv kan fortsatt användas till slutet av deras giltighetsperiod, dock senast fram till den 1 juli 1997 för transport av farligt gods i tankar samt transport av explosiva ämnen, och senast fram till den 1 januari 2000 för transport av annat farligt gods.

Artikel 12

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 21 november 1994.

På rådets vägnar

M. WISSMANN

Ordförande

BILAGA A

Marginalanteckningarna 2 000 till 3 999 i bilaga A till Europaavtalet om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), som gäller från och med den 1 januari 1995, i det att begreppet "avtalsparter" ersätts med "medlemsstater".

OBS: Utgåvor på samtliga officiella gemenskapsspråk kommer att offentliggöras så snart en kodifierad text har utarbetats och översättningarna är avslutade.

BILAGA B

Marginalanteckningarna 10 000 till 260 000 i bilaga B till Europaavtalet om internationella transporter av farligt gods på väg (ADR), som gäller från och med den 1 januari 1995, i det att begreppet "avtalsparter" ersätts med "medlemsstater".

OBS: Utgåvor på samtliga officiella gemenskapsspråk kommer att offentliggöras så snart en kodifierad text har utarbetats och översättningarna är avslutade.
