RICHTLINIE 94/55/EG DES RATES

vom 21. November 1994

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In den vergangenen Jahren hat der innerstaatliche und der grenzüberschreitende Gefahrgutverkehr auf der Straße erheblich zugenommen, wodurch auch das Unfallrisiko größer geworden ist.

(2) Alle Mitgliedstaaten außer Irland sind Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen geographischer Geltungsbereich über die Gemeinschaft hinausreicht und in dem einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße festgeschrieben sind. Es ist daher wünschenswert, diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr auszudehnen, um so gemeinschaftsweit die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße zu harmonisieren.

(3) Es besteht keine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift, die das gesamte Spektrum der Bestimmungen umfaßt, die zur Gewährleistung eines sicheren Gefahrgutverkehrs befolgt werden müssen, und die entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie den freien Verkehr von Fahrzeugen und Transportausrüstungen. Zur Beseitigung dieser Hindernisse müssen einheitliche Bedingungen für den gesamten innergemeinschaftlichen Verkehr geschaffen werden.

(4) Eine derartige Maßnahme muß auf Gemeinschaftsebene durchgeführt werden, damit die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und eine ausreichende Harmonisierung sichergestellt und somit der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr erleichtert und für ein hohes Maß an Sicherheit im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr gesorgt wird.

(5) Die Verpflichtung, sich um eine Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UN-Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

(6) Es bestehen bisher keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Organismen im Sinne der Richtlinien 90/219/EWG [4], 90/220/EWG [5] und 90/679/EWG [6] zu transportieren sind.

(7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie berücksichtigen andere Gemeinschaftspolitiken im Bereich des Arbeitnehmerschutzes, des Fahrzeugbaus oder des Umweltschutzes.

(8) Den Mitgliedstaaten steht es weiterhin frei, Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgut mit nicht unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeugen in ihrem Gebiet unabhängig von deren Zulassungsort zu erlassen.

(9) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet spezielle Straßenverkehrsregeln für den Gefahrguttransport anzuwenden.

---

[1] ABl. Nr. C 17 vom 20. 1. 1994, S. 6.
[2] ABl. Nr. C 195 vom 18. 7. 1994, S. 15.
[3] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 1994 (ABl. Nr. C 205 vom 25. 7. 1994, S. 54), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (ABl. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 25) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 17. November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
[4] ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 1.
[5] ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 15.
[6] ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1990, S. 1.

(10) Den Mitgliedstaaten sollte es ferner gestattet sein, ihre Anforderungen für die Qualitätssicherung bei bestimmten innerstaatlichen Transportvorgängen so lange beizubehalten, bis die Kommission dem Rat einen diesbezüglichen Bericht vorgelegt hat.

(11) Nach dem ADR ist es gestattet, Vereinbarungen zu treffen, die von dem ADR abweichen; die große Zahl solcher bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten behindert den freien Dienstleistungsverkehr bei der Beförderung gefährlicher Stoffe. Solche Abweichungen sollten sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die Anhänge dieser Richtlinie vermeiden lassen. Es muß eine Übergangszeit vorgesehen werden, in der die geltenden Vereinbarungen weiterhin zwischen den Mitgliedstaaten angewendet werden können.

(12) Die ADR-Vorschriften, zu denen auch Konstruktionsvorschriften für Gefahrgut-Transportfahrzeuge gehören, müssen in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang sollten Übergangsfristen vorgesehen werden, um es den Mitgliedstaaten zu gestatten, spezifische nationale Konstruktionsvorschriften für Fahrzeuge mit nationaler Zulassung zeitweilig beizubehalten.

(13) Informationsverfahren, die bereits für ähnliche nationale Gesetzesvorschläge existieren, sollen dazu benutzt werden, für alle Wirtschaftsbeteiligten die Transparenz zu erhöhen.

(14) Die Mitgliedstaaten sollten auch künftig das Recht haben, im innerstaatlichen Verkehr Regeln anzuwenden, die auf den verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter beruhen, soweit das ADR diesen Regeln, die den intermodalen Gefahrgutverkehr vereinfachen sollen, noch nicht angeglichen worden ist.

(15) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf ihrem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit. In diesem Zusammenhang können sich die Mitgliedstaaten das Recht vorbehalten, für bestimmte Transporte sehr gefährlicher Güter die Benutzung des Schienen- oder des Wasserweges vorzuschreiben, oder sie können für bestimmte sehr gefährliche Güter ganz besondere Verpackungen beibehalten.

(16) Für die Zwecke dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten bei bestimmten Transporten, die in ihrem Gebiet mit dort zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, strengere oder weniger strenge Vorschriften anwenden dürfen.

(17) Da vor allem bei der Vereinheitlichung der Bedingungen die Besonderheiten der einzelnen Staaten berücksichtigt werden müssen, sollte diese Richtlinie so flexibel sein, daß sie den Mitgliedstaaten bestimmte Ausnahmen gestattet. Um den Einsatz neuer technologischer und industrieller Entwicklungen nicht zu behindern, sollten entsprechende befristete Ausnahmen vorgesehen werden.

(18) Fahrzeuge, die in Drittländern zugelassen sind, sollen im Gebiet eines Mitgliedstaats für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden dürfen, wenn sie den Bestimmungen des ADR entsprechen.

(19) Die Richtlinie muß zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können, damit neue ADR-Bestimmungen berücksichtigt und über die Anwendung und Durchführung von Dringlichkeitsmaßnahmen im Fall von Unfällen oder Zwischenfällen entschieden werden kann. Hierzu sollte ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß festgelegt werden.

(20) Die Anhänge dieser Richtlinien enthalten Bestimmungen über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße. Daher sollte die Richtlinie 89/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße [1] aufgehoben werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Geltungsbereich, Definitionen und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen. Sie gilt nicht

[1] ABl. Nr. L 398 vom 30. 12. 1989, S. 33.

für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die den Streitkräften eines Mitgliedstaats gehören oder für die diese Streitkräfte verantwortlich sind.

(2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts Vorschriften zu erlassen, die folgendes betreffen:

a) die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet mit Fahrzeugen, die nicht unter diese Richtlinie fallen;

b) besondere Verkehrsregeln für die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter;

c) die Qualitätssicherung der Unternehmen nach den Normen ISO 9001 und 9002 bei innerstaatlichen Beförderungen

   i) von explosiven Stoffen und Gegenständen der Klasse 1, wenn die Menge an explosivem Stoff je Beförderungseinheit folgende Werte überschreitet:
      — 1 000 kg für Abschnitt 1.1 bzw.
      — 3 000 kg für Abschnitt 1.2 bzw.
      — 5 000 kg für die Abschnitte 1.3 und 1.5,

   ii) der nachstehenden hochgefährlichen Güter in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von insgesamt mehr als 3 000 l:
      — Güter der Klasse 2:
         — unter den folgenden Buchstaben eingestufte Gase: at
            bt
            b
            ct
            c
      — flüssige tiefkalte Gase der Klassen 7° b und 8° b;
      — Güter der Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8,
         — die nicht unter die Gruppen b oder c dieser Klassen fallen
         — oder unter eine dieser Gruppen fallen, aber einen drei- oder mehrstelligen Gefahrencode (ohne Null) aufweisen,

   iii) von folgenden Versandstücken der Klasse 7 (radioaktive Stoffe): Versandstücke mit spaltbaren Stoffen, Typ B(U)-Versandstücke, Typ B(M)-Versandstücke.

Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der einzelstaatlichen Bestimmungen betreffend diese Anforderungen ist nicht zulässig.

Die Anwendbarkeit der genannten Bestimmungen endet, falls in gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entsprechende Maßnahmen verbindlich vorgeschrieben werden.

Vor dem 31. Dezember 1998 legt die Kommission dem Rat einen Bericht vor, in dem eine Bewertung der in diesem Buchstaben behandelten Sicherheitsaspekte vorgenommen wird; dem Bericht wird ein entsprechender Vorschlag entweder zu ihrer Verlängerung oder zu ihrer Aufhebung beigefügt.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

— „ADR" das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;

— „Fahrzeug", mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie allen Arbeitsmaschinen, alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten vollständigen oder unvollständigen Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger;

— „gefährliche Güter" die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach den Anhängen A und B dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;

— „Beförderung" jede Beförderung, die ganz oder teilweise auf den öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats mit einem Fahrzeug erfolgt, einschließlich der von den Anhängen A und B erfaßten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeiten vorgesehenen Verantwortlichkeiten.

  Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines geschlossenen Betriebsgeländes stattfinden, fallen nicht darunter.

Artikel 3

(1) Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß den Anhängen A und B dieser Richtlinie verboten ist, dürfen nicht auf der Straße befördert werden, soweit Artikel 6 nichts anderes bestimmt.

(2) Die Beförderung anderer in Anhang A aufgeführter gefährlicher Güter ist vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen dieser Richtlinie gestattet, wenn die in den Anhängen A und B genannten Bedingungen erfüllt sind, insbesondere die Vorschriften für

a) die Verpackung und Kennzeichnung der betreffenden Güter,

b) den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb des Fahrzeugs, das die betreffenden Güter befördert.

KAPITEL II

Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen

Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen, die nur mit in seinem Gebiet zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Gefahrgutverkehr auf der Straße, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in die geänderten Anhänge A und B dieser Richtlinie Eingang gefunden haben. Jeder Mitgliedstaat teilt dies der Kommission mit.

Artikel 5

(1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, namentlich bezüglich des Marktzugangs, behält jeder Mitgliedstaat das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit, insbesondere aus Gründen der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes.

(2) Vorschriften, die ein Mitgliedstaat für den Betrieb von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr durch sein Gebiet erläßt und die gemäß der Randnummer 10 599 des Anhangs B gestattet sind, sind in ihrem Anwendungsbereich örtlich beschränkt, gelten für den innerstaatlichen wie auch für den grenzüberschreitenden Verkehr und dürfen keine Diskriminierung zur Folge haben.

(3) a) Jeder Mitgliedstaat kann für den Transport mit in seinem Gebiet registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen strengere Vorschriften anwenden, sofern es sich nicht um Konstruktionsvorschriften handelt.

b) Die Mitgliedstaaten können jedoch bis zu einer etwaigen Änderung der Randnummer 211 128 des Anhangs B dieser Richtlinie, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998, ihre besonderen Vorschriften betreffend den Schwerpunkt bei in ihrem Gebiet zugelassenen Tankwagen beibehalten.

(4) Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, daß sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als für die Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren unzureichend herausgestellt haben, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen mit, solange sich diese noch im Entwurfsstadium befinden. Die Kommission beschließt nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die Genehmigung der Durchführung dieser Maßnahmen zweckdienlich ist, und legt ihre Dauer fest.

(5) Die Mitgliedstaaten können diejenigen nationalen Vorschriften beibehalten, die am 31. Dezember 1996 gelten und folgende Bereiche betreffen:

— die Beförderung von Gütern der Klasse 1.1,

— die Beförderung von giftigen instabilen und/oder brennbaren Gasen der Klasse 2,

— die Beförderung von Gütern, die Dioxine oder Furane enthalten

oder

— die Beförderung von flüssigen Stoffen der Klassen 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 oder 8, die nicht unter die Gruppen b oder c dieser Klassen fallen, in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von mehr als 3 000 l.

Diese Vorschriften können sich nur auf folgende Maßnahmen beziehen:

— das Verbot, diese Beförderungen auf der Straße durchzuführen, wenn ein Eisenbahn- oder Schiffstransport möglich ist.

— die Verpflichtung, bestimmte geeignete Fahrwege zu benutzen,

oder

— jede andere Vorschrift über Verpackungen von Gütern, die Dioxine oder Furane enthalten.

Eine Ausweitung oder Verschärfung dieser Vorschriften ist nicht zulässig. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission solche nationalen Regelungen mit; die Kommission unterrichtet hiervon die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 6

(1) Jeder Mitgliedstaat kann gefährliche Güter, die nach den internationalen Vorschriften für den See- oder Lufttransport eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, für den Straßentransport in seinem Gebiet zulassen, wenn der Transport zum Teil auf dem See- oder Luftweg erfolgt.

(2) Die Bestimmungen der Anhänge A und B über die bei der Kennzeichnung und in den erforderlichen Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht im Fall von Beförderungsleistungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Die Mitgliedstaaten können bei den in ihrem Gebiet durchgeführten Beförderungen die Verwendung anderer Sprachen, als in den Anhängen vorgesehen ist, gestatten.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Fahrzeugen gestatten, die vor dem 1. Januar 1997 gebaut wurden, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften gebaut wurden, sofern diese Fahrzeuge auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann seine am 31. Dezember 1996 bestehenden, von den Anhängen A und B abweichenden Rechtsvorschriften für die Konstruktion und

Benutzung neuer Behälter im Sinne der Randnummer 2212 des Anhangs A sowie die diesbezüglichen Beförderungsvorschriften und entsprechende Vorschriften für neue Tanks so lange beibehalten, bis den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechend ein Verweis auf Konstruktions- und Verwendungsnormen mit bindender Wirkung für Tanks und Behälter in die Anhänge A und B aufgenommen worden ist, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998. Behälter und Tanks, die vor dem 1. Januar 1999 gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden, können unter den ursprünglichen Bedingungen weiterbenutzt werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann von den Anhängen A und B abweichende einzelstaatliche Rechtsvorschriften hinsichtlich der Referenztemperatur für den Transport von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen festgelegt und in die Anhänge A und B Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann die Verwendung von Verpackungen, die vor dem 1. Januar 1997 hergestellt, aber nicht entsprechend dem ADR zugelassen worden sind, für den Transport in seinem Gebiet unter der Voraussetzung gestatten, daß das Herstellungsdatum auf den Verpackungen angegeben ist, die Verpackungen die Prüfungen nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Vorschriften bestehen könnten und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden (dies kann gegebenenfalls Prüfungen und Kontrollen einschließen); dies gilt für Großpackmittel aus Metall und Fässer aus Metall mit einem Fassungsvermögen von mehr als 50 l während höchstens 15 Jahren ab Herstellungsdatum, für sonstige Verpackungen aus Metall und alle Kunststoffverpackungen während höchstens fünf Jahren ab Herstellungsdatum, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann bis zum 31. Dezember 1998 zulassen, daß bestimmte gefährliche Güter, die vor dem 1. Januar 1997 verpackt wurden, in seinem Gebiet befördert werden, sofern diese Güter entsprechend den vor dem 1. Januar 1997 geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind.

(8) Gelten in einem Mitgliedstaat am 31. Dezember 1996 Rechtsvorschriften, denen zufolge nicht die in Anhang B vorgesehene Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr, sondern ein Sofortmaßnahmencode anzugeben ist, so kann der betreffende Mitgliedstaat diese Vorschriften für den innerstaatlichen Verkehr, soweit dabei in seinem Gebiet zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden, weiterhin anwenden.

(9) Für die Beförderung geringer Mengen bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet kann jeder Mitgliedstaat nach Anhörung der Kommission seine Vorschriften beibehalten, auch wenn sie weniger streng als die der Anhänge A und B dieser Richtlinie sind; dies gilt jedoch nicht für Stoffe mit mittlerer und hoher Radioaktivität.

(10) Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, befristete Abweichungen von den Anhängen A und B genehmigen, damit in ihrem Gebiet die Versuche durchgeführt werden können, die zur Änderung dieser Anhänge im Hinblick auf ihre Anpassung an die technische und industrielle Entwicklung erforderlich sind. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen. Sie unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.

Die befristeten Abweichungen müssen von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Randnummern 2 010 und 10 602 der Anhänge A und B in Form einer multilateralen Übereinkunft vereinbart werden, und die Behörde, die die Initiative hierzu ergreift, muß den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten den Beitritt vorschlagen. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen.

Die Abweichungen nach den Unterabsätzen 1 und 2 müssen angewandt werden, ohne daß es zu einer Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Versenders, des Straßengüterverkehrsunternehmers oder des Empfängers kommt; die Regelungen über die Abweichung haben eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren, die nicht verlängert werden darf.

(11) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet ausnahmsweise durchgeführte Gefahrguttransporte oder Beförderungen genehmigen, die nach den Anhängen A und B verboten sind oder die unter anderen Bedingungen als denen durchgeführt werden, die in den Anhängen A und B genannt sind.

(12) Unbeschadet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1998 die mit anderen Mitgliedstaaten unter Einhaltung des ADR geschlossenen geltenden Abkommen ohne Diskriminierung des Versenders, des Straßengüterverkehrsunternehmers oder des Empfängers aufgrund von Staatsangehörigkeit oder Ort der Niederlassung anwenden. Die übrigen Abweichungen, die nach den Randnummern 2 010 und 10 602 der Anhänge A und B zulässig sind, müssen den Anforderungen des Absatzes 10 entsprechen.

Artikel 7

Vorbehaltlich der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Bestimmungen über den Marktzugang ist die Benutzung von in Drittländern registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in der Gemeinschaft zulässig, sofern diese Beförderung im Einklang mit den Bestimmungen des ADR erfolgt.

KAPITEL III

Schlußbestimmungen

Artikel 8

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge A und B an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf

den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten zur Berücksichtigung von Änderungen der Anlagen zum ADR notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

Artikel 9

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß für den Gefahrguttransport — im folgenden „Ausschuß" genannt — unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten von der Befassung des Rates an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

(1) Die Richtlinie 89/684/EWG wird zum 1. Januar 1997 aufgehoben.

(2) Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie ausgestellten vorläufigen Bescheinigungen ausschließlich für innerstaatliche Beförderungen bleiben bis zum 31. Dezember 1996 gültig. Die gemäß Artikel 4 Absatz 4 der genannten Richtlinie ausgestellten Bescheinigungen können bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens jedoch bis zum 1. Juli 1997, für die Beförderung gefährlicher Güter in Tanks sowie die Beförderung von Explosivstoffen und längstens bis zum 1. Januar 2000 für die Beförderung sonstiger gefährlicher Güter weiterbenutzt werden.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 21. November 1994.

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. WISSMANN

ANHANG A

Ab 1. Januar 1995 geltende Randnummern 2 000—3 999 der Anlage A des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), wobei das Wort „Vertragspartei" durch das Wort „Mitgliedstaat" ersetzt wird.

NB: Sobald ein kodifizierter Text vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht.

ANHANG B

Ab 1. Januar 1995 geltende Randnummern 10 000—260 000 der Anlage B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), wobei das Wort „Vertragspartei" durch das Wort „Mitgliedstaat" ersetzt wird.

NB: Sobald ein kodifizierter Text vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht.