RÅDETS DIREKTIV 94/55/EF

af 21. november 1994

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg (2),

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C (3), og ud fra følgende betragtninger:

1. I årenes løb er der sket en betydelig forøgelse af såvel indenlandsk som international transport af farligt gods ad vej, hvorved faren for ulykker også er tiltaget;

2. med undtagelse af Irland er alle medlemsstater kontraherende parter i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR) — hvis geografiske anvendelsesområde rækker ud over Fællesskabet — og hvori der er fastsat ensartede regler for sikker international transport af farligt gods ad vej; disse reglers anvendelsesområde bør derfor udvides til også at omfatte indenlandsk transport for at harmonisere de betingelser, hvorunder farligt gods transporteres ad vej i Fællesskabet;

3. der foreligger ikke fællesskabslovgivning, som omfatter alle de foranstaltninger, der kræves for at garantere en sikker transport af farligt gods, og de nationale bestemmelser varierer fra den ene medlemsstat til den anden; disse divergenser indebærer en hindring for den fri udveksling af transportydelser og for den fri bevægelighed for køretøjer og transportudstyr; for at fjerne denne hindring må der opstilles ensartede betingelser for al transport inden for Fællesskabet;

4. der bør gøres en indsats af denne art på fællesskabsplan for at sikre sammenhængen med anden fællesskabslovgivning og for at sikre en tilstrækkelig grad af harmonisering, som letter den fri bevægelighed for varer og tjenesteydelser, og for at sikre et højt sikkerhedsniveau for indenlandske og internationale transporter;

5. nærværende direktivs bestemmelser er ikke til hinder for, at Fællesskabet tilstræber en fremtidig harmonisering af klassifikationssystemerne for farlige stoffer, hvilket Fællesskabet og dets medlemsstater forpligtede sig til i overensstemmelse med målene angivet i dagsorden 21, kapitel 19, for UNCED-konferencen i juni 1992 i Rio de Janeiro;

6. der foreligger endnu ikke fællesskabslovgivning, som specifikt regulerer de sikkerhedsforhold, hvorunder biologiske agenser og genetisk modificerede organismer, der er omhandlet i Rådets direktiv 90/219/EØF (4), 90/220/EØF (5) og 90/679/EØF (6), skal transporteres;

7. nærværende direktivs bestemmelser tager hensyn til andre fællesskabspolitikker for så vidt angår arbejdstageres sikkerhed, konstruktion af køretøjer samt miljøbeskyttelse;

8. medlemsstaterne bør fortsat frit kunne fastsætte særlige regler for transport af farligt gods, som foretages på deres område med et køretøj, som ikke er omfattet af dette direktiv, uanset hvor køretøjet er indregistreret;

9. medlemsstaterne bør kunne anvende særlige færdselsregler for transport af farligt gods på deres område;

(1) EFT nr. C 17 af 20. 1. 1994, s. 6.
(2) EFT nr. C 195 af 18. 7. 1994, s. 15.
(3) Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 3. maj 1994 (EFT nr. C 205 af 25. 7. 1994, s. 54), Rådets fælles holdning af 19. september 1994 (EFT nr. C 301 af 27. 10. 1994, s. 25), og Europa-Parlamentets afgørelse af 17. november 1994 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

(4) EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 1.
(5) EFT nr. L 117 af 8. 5. 1990, s. 15.
(6) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1990, s. 1.

10. medlemsstaterne bør kunne opretholde deres krav om kvalitetssikring, for så vidt angår visse nationale transporter, indtil Kommissionen forelægger Rådet en beretning herom;

11. i henhold til ADR-konventionens bestemmelser kan landene indgå aftaler, der afviger fra ADR, og det store antal aftaler, der er forhandlet på bilateral basis mellem medlemsstaterne, skaber fordrejning af den fri udveksling af serviceydelser vedrørende transport af farligt gods; indføjelsen af de nødvendige bestemmelser i bilagene til dette direktiv vil kunne imødekomme behovet for sådanne afvigelser; det er nødvendigt at regne med en overgangsperiode, hvor medlemsstaterne fortsat anvender bestående aftaler;

12. det er nødvendigt at overføre ADR-bestemmelser, herunder konstruktionskravene til køretøjer, der transporterer farligt gods, til fællesskabsretten; der bør herved fastsættes en overgangsperiode, således at medlemsstaterne midlertidigt kan opretholde særlige nationale bestemmelser vedrørende konstruktionskrav til køretøjer, som er indregistreret på deres område;

13. de bestående informationsprocedurer i forbindelse med relevante nationale lovgivningsforslag bør anvendes, således at der opnås en større gennemskuelighed til fordel for alle økonomiske beslutningstagere;

14. medlemsstaterne bør fortsat på indenlandsk transport kunne anvende regler, der afspejler De Forenede Nationers henstillinger om transport af farligt gods, så længe ADR-bestemmelserne endnu ikke er tilpasset disse regler, hvilket ville lette den intermodale transport af farligt gods;

15. medlemsstaterne bør kunne regulere eller forbyde vejtransport af visse former for farligt gods på deres område, men alene begrundet i andre hensyn end rent transportsikkerhedsmæssige; for så vidt angår visse transporter af meget farlige stoffer, bør medlemsstaterne kunne kræve, at transporten foregår med jernbane eller med skib, eller, for så vidt angår visse meget farlige stoffer, at der anvendes meget specielle former for emballage;

16. medlemsstaterne bør med henblik på gennemførelsen af dette direktiv kunne stille strengere eller lempeligere krav til visse transporter, der udføres på deres område med køretøjer, der er indregistreret på det pågældende område;

17. ved harmoniseringen af betingelserne for transport af farligt gods bør der tages hensyn til særlige nationale forhold, og dette direktiv bør derfor være tilstrækkeligt fleksibelt til at give medlemsstaterne mulighed for at tillade visse undtagelser; nyttiggørelsen af teknologiske og industrielle udviklingstendenser bør ikke hæmmes, og derfor bør der gives midlertidige dispensationer med henblik herpå;

18. køretøjer, der er indregistreret i tredjelande, skal have ret til at udføre international transport på en medlemsstats område, hvis de opfylder ADR-bestemmelserne;

19. dette direktiv bør hurtigt kunne tilpasses den tekniske udvikling for at tage hensyn til de nye ADR-bestemmelser, og der bør i tilfælde af ulykke eller hændelse kunne træffes og anvendes nødforanstaltninger; der bør derfor oprettes et udvalg og indføres en procedure for et tæt samarbejde i dette udvalg mellem medlemsstaterne og Kommissionen;

20. bilagene til dette direktiv indeholder bestemmelser, der vedrører erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej; Rådets direktiv 89/684/EØF af 21. december 1989 om erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej [1] bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Anvendelsesområde, definitioner og almindelige bestemmelser

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på transport af farligt gods ad vej, der udføres inden for medlemsstaterne eller mellem medlemsstater. Det gælder ikke for transport af

[1] EFT nr. L 398 af 30. 12. 1989, s. 33.

farligt gods, der udføres af køretøjer, som tilhører de væbnede styrker, eller som disse er ansvarlige for.

2. Bestemmelserne i dette direktiv indskrænker ikke medlemsstaternes ret til, under overholdelse af fællesskabsretten, at stille krav med hensyn til

a) national og international transport af farligt gods, der udføres på deres område af køretøjer, som falder uden for dette direktivs anvendelsesområde

b) særlige færdselsregler for national og international transport af farligt gods

c) transportvirksomhedernes kvalitetssikring i henhold til ISO-standard 9001 og 9002, i forbindelse med national transport:

i) af eksplosive stoffer og genstande af klasse 1, når mængden af eksplosiver for hver enkelt transportenhed overstiger:

— 1 000 kg for så vidt angår nr. 1.1, eller

— 3 000 kg for så vidt angår nr. 1.2, eller

— 5 000 kg for så vidt angår nr. 1.3 og 1.5

ii) i tanke eller tankcontainere med en samlet kapacitet på over 3 000 liter af følgende meget farligt gods:

— Stoffer af klasse 2

— gasser klassificeret i litra at)

bt)

b)

ct)

c)

— kraftigt nedkølede flydende gasser henhørende under 7° b) og 8° b)

— Stoffer af klasse 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8

— som ikke er opført i rubrik b) eller c) i disse klasser, eller

— som er opført i disse, men med en farekode bestående af mindst tre signifikative kendetegn (dog ikke nul)

iii) kolli af klasse 7 (radioaktive stoffer) af følgende art: kolli med spalteligt materiale, kolli af type B(U), kolli af type B(M).

Anvendelsesområdet for de nationale bestemmelser vedrørende disse krav kan ikke udvides.

De pågældende bestemmelser ophører med at finde anvendelse, hvis tilsvarende foranstaltninger gøres bindende gennem fællesskabsbestemmelser.

Kommissionen afgiver senest den 31. december 1998 en beretning for Rådet, indeholdende en vurdering af de sikkerhedsmæssige aspekter, som er forbundet med denne undtagelse, ledsaget af et forslag om forlængelse eller ophævelse af denne undtagelse.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

— »ADR«, den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, med ændringer

— »køretøj«, et færdigopbygget eller delvis opbygget motorkøretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer og selvkørende arbejdsredskaber

— »farligt gods«, stoffer og genstande, som ikke må transporteres ad vej, eller som kun må transporteres på visse betingelser i henhold til bilag A og B

— »transport«, enhver vejtransport, der udføres helt eller delvis på offentlig vej på en medlemsstats område med et køretøj, herunder læsning og aflæsning af gods, der er omfattet af bilag A og B, med forbehold af medlemsstaternes bestemmelser om ansvar i forbindelse med operationerne.

Transporter, der alene foregår inden for et lukket område, er ikke omfattet af denne definition.

Artikel 3

1. Farligt gods, som det er forbudt at transportere ifølge bilag A og B, må ikke transporteres ad vej, jf. dog artikel 6.

2. Medmindre andet følger af dette direktivs øvrige bestemmelser, er det tilladt at transportere andet farligt gods opført i bilag A, såfremt de i bilag A og B fastsatte betingelser er opfyldt, specielt med hensyn til

a) emballering og etikettering af det pågældende gods, og

b) konstruktion, udstyr og funktion af det køretøj, der transporterer det pågældende gods.

KAPITEL II

Afvigelser, begrænsninger og fritagelser

Artikel 4

Medlemsstaterne kan alene i forbindelse med indenlandske transporter, der udføres med køretøjer, der er indregistreret på deres eget område, opretholde de af deres nationale lovbestemmelser om transport af farligt gods ad vej, der er forenelige med FN's henstillinger om transport af farligt gods, indtil bilag A og B er blevet revideret, så de afspejler disse henstillinger. Hver enkelt medlemsstat meddeler Kommissionen dette.

Artikel 5

1. For så vidt andet ikke er fastsat i fællesskabsretten, blandt andet vedrørende markedsadgang, bevarer medlemsstaterne retten til at fastsætte regler for eller forbyde transport af visse former for farligt gods på deres område, ud fra hensyn såsom den nationale sikkerhed eller miljøbeskyttelse, men ikke ud fra hensynet til sikkerheden under transport.

2. De bestemmelser, som en medlemsstat kræver overholdt vedrørende køretøjer, der udfører international transport gennem deres område, og som er tilladt efter randnummer 10 599 i bilag B, skal være begrænset til at gælde lokalt, de skal finde anvendelse på både national og international transport, og de må ikke indebære nogen forskelsbehandling.

3. a) Medlemsstaterne kan anvende strengere bestemmelser om transport, der udføres med køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug på deres område, men ikke om køretøjers konstruktion.

   b) For så vidt angår tyngdepunktet i tankvogne, der er indregistreret på deres område, kan medlemsstaterne dog bibeholde deres særlige nationale bestemmelser, indtil randnummer 211 128 i bilag B eventuelt ændres, men dog ikke længere end til den 31. december 1998.

4. Finder en medlemsstat i tilfælde af ulykke eller begivenhed, at sikkerhedsbestemmelserne har vist sig ikke i tilstrækkelig grad at mindske de risici, som transporten udgør, og er nødforanstaltninger nødvendige, underretter den på det forberedende stadium Kommissionen om de foranstaltninger, den agter at træffe. Kommissionen beslutter efter proceduren i artikel 9, om de pågældende foranstaltninger kan tillades anvendt, herunder hvor længe.

5. Medlemsstaterne kan opretholde de nationale bestemmelser, der den 31. december 1996 gælder for følgende områder:

— transport af stoffer af klasse 1.1

— transport af giftige, flygtige og/eller antændelige gasser af klasse 2

— transport af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner

— transport i tanke eller tankcontainere på over 3 000 liter af flydende stoffer af klasse 3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 eller 8, som ikke er opført i rubrik b) eller c) i en af disse klasser.

Sådanne bestemmelser må kun vedrøre

— forbud mod transport ad vej, når denne kan foregå med jernbane eller med skib

— krav om, at der fortrinsvis skal benyttes bestemte ruter

— eller enhver anden bestemmelse vedrørende transport af stoffer, der indeholder dioxiner eller furaner.

Disse bestemmelser kan hverken udvides eller skærpes. Medlemsstaterne meddeler sådanne nationale bestemmelser til Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne kan i de tilfælde, hvor den samlede transport også indebærer sø- eller lufttransport, tillade vejtransport på deres område af farligt gods, der er klassificeret, emballeret og etiketteret i overensstemmelse med de internationale krav til sø- eller lufttransport.

2. Bestemmelserne i bilag A og B om brugen af sprog i mærkningen eller den relevante dokumentation finder ikke anvendelse på transporter, der er begrænset til en enkelt medlemsstats område. Medlemsstaterne kan tillade brugen af andre sprog end dem, der er omhandlet i bilagene, ved transporter på deres område.

3. Medlemsstaterne kan på deres område tillade brug af køretøjer, som er fremstillet inden den 1. januar 1997, og som ikke er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, men hvis konstruktion opfylder de krav i den nationale lovgivning, der var gældende indtil den 31. december 1996, forudsat at disse køretøjer vedbliver med at opfylde det krævede sikkerhedsniveau.

4. Medlemsstaterne kan opretholde nationale bestemmelser om konstruktion, brug og transportbetingelser for nye beholdere efter randnummer 2212 i bilag A, som var

gældende den 31. december 1996, og for nye tanke, som afviger fra bestemmelserne i bilag A og B, indtil det tidspunkt, hvor der er blevet indsat henvisninger til standarder for konstruktion og brug af sådanne tanke og beholdere i bilag A og B med samme bindende virkning som bestemmelserne i dette direktiv, dog senest indtil den 31. december 1998. Beholdere og tanke, der er fremstillet inden den 1. januar 1999, og som vedbliver med at opfylde det krævede sikkerhedsniveau, kan fortsat anvendes på de oprindelige vilkår.

5. Enhver medlemsstat kan opretholde andre nationale bestemmelser end dem, der er omhandlet i bilag A og B, med hensyn til referencetemperaturen ved transport på det nationale område af flydende gas og af blandinger af flydende gas, indtil bestemmelser om de rette referencetemperaturer for bestemte klimazoner er blevet indarbejdet i europæiske standarder, og referencer til disse standarder er blevet tilføjet i bilag A og B.

6. Enhver medlemsstat kan ved transport på sit område tillade brugen af emballage, der er fremstillet inden 1. januar 1997, men ikke godkendt i overensstemmelse med ADR inden 1. januar 1997, på betingelse af, at emballagen er mærket med fremstillingsdatoen, at den vil kunne bestå de relevante prøver i henhold til kravene i den nationale lovgivning, der var gældende den 31. december 1996, og at alle sådanne emballager vedbliver med at opfylde det nødvendige sikkerhedsniveau (hvilket indebærer prøvning og kontrol, hvis dette er påkrævet), efter følgende ordning: store metalbeholdere til bulkvarer og metaltromler med en kapacitet på over 50 l kan anvendes i et tidsrum på maksimalt 15 år fra fremstillingsdatoen; anden metalemballage og al plastemballage kan anvendes i et tidsrum på maksimalt fem år fra fremstillingsdatoen, dog ikke efter 31. december 1998.

7. Enhver medlemsstat kan indtil den 31. december 1998 tillade transport på sit område af visse former for farligt gods, der er emballeret inden den 1. januar 1997, på betingelse af, at godset er klassificeret, emballeret og etiketteret i overensstemmelse med kravene i den nationale lovgivning, der var gældende inden den 1. januar 1997.

8. Enhver medlemsstat kan for transporter, der udføres på dens område med køretøjer, der er indregistreret i medlemsstaten, opretholde de bestemmelser i den nationale lovgivning, der var gældende inden den 31. december 1996, med hensyn til mærkning med en bekæmpelsesinstruktionskode i stedet for fareidentifikationsnummer som fastsat i bilag B.

9. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen opretholde lempeligere bestemmelser end dem, der er anført i bilag A og B, for så vidt angår transport på deres eget område af små mængder af visse former for farligt gods med undtagelse af stoffer, der er radioaktive i mellemsvær eller svær grad.

10. Forudsat at sikkerheden ikke sættes over styr, kan medlemsstaterne give tilladelse til, at der midlertidigt afviges fra bilag A og B, således at der på deres område kan foretages de nødvendige prøver med henblik på at ændre bilagenes bestemmelser for at tilpasse dem til den tekniske og industrielle udvikling. Kommissionen underrettes herom, og denne underretter de andre medlemsstater.

De midlertidige afvigelser, som medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter på grundlag af randnummer 2 010 og 10 602 i bilag A og B, udformes som en multilateral aftale, som den myndighed, der tager initiativet til aftalen, foreslår samtlige medlemsstaters myndigheder at indgå. Kommissionen underrettes herom.

De i første og andet afsnit omhandlede afvigelser skal anvendes uden forskelsbehandling som følge af afsender- eller transportvirksomhedens eller modtagerens nationalitet eller hjemsted, de kan højst gælde for et tidsrum af fem år, og de kan ikke forlænges.

11. Medlemsstaterne kan på deres område give tilladelse til exceptionel transport af farligt gods i enkeltstående tilfælde, eller transport, som er forbudt i henhold til bilag A og B, eller som udføres under andre betingelser end dem, der er omhandlet i bilag A og B.

12. Uden at det indskrænker bestemmelserne i stk. 2, kan medlemsstaterne indtil den 31. december 1998 anvende bestående aftaler med andre medlemsstater, hvorved ADR-konventionen overholdes, og uden at der øves forskelsbehandling på grundlag af afsender- eller transportvirksomhedens eller modtagerens nationalitet eller hjemsted. Ved de øvrige afvigelser, som er tilladt efter randnummer 2 010 og 10 602 i bilag A og B, skal kravene i stk. 10 være opfyldt.

Artikel 7

Med forbehold af nationale bestemmelser eller EF-bestemmelser om markedsadgang kan køretøjer, der er indregistreret eller godkendt til kørsel i tredjelande, benyttes til international transport af farligt gods inden for Fællesskabet, såfremt denne transport overholder bestemmelserne i ADR-konventionen.

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser

Artikel 8

De ændringer, der måtte være nødvendige for at tilpasse bilag A og B til den videnskabelige og tekniske udvikling

på de af direktivet omfattede områder for at tage hensyn til ændringer i bilagene til ADR, vedtages i overensstemmelse med proceduren i artikel 9.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af et udvalg for transport af farligt gods, i det følgende benævnt »udvalget«, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

2. Kommissiones repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

   b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

   Har Rådet ved udløbet af en frist på tre måneder regnet fra forslagets forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1997. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det af direktivet omfattede område.

Artikel 11

1. Direktiv 89/684/EØF ophæves fra 1. januar 1997.

2. Foreløbige beviser, der er udstedt af medlemsstaterne udelukkende til national transport i henhold til det nævnte direktivs artikel 4, stk. 2, forbliver gyldige til den 31. december 1996. Beviser, der er udstedt i henhold til ovennævnte direktivs artikel 4, stk. 4, kan fortsat anvendes indtil udløbet af deres gyldighedsperiode, dog senest indtil den 1. juli 1997 for transport af farligt gods i tanke samt transport af eksplosive stoffer, og senest indtil den 1. januar 2000 for transport af andet farligt gods.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. november 1994.

På Rådets vegne

M. WISSMANN

Formand

BILAG A

Randnumrene 2 000 til 3 999 i bilag A til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som de gælder fra den 1. januar 1995, idet udtrykket »kontraherende part« erstattes med »medlemsstat«.

NB: Udgaver på de officielle fællesskabssprog vil blive offentliggjort, så snart der er udarbejdet en kodificeret tekst, og oversættelserne er foretaget.

BILAG B

Randnumrene 10 000 til 260 000 i bilag B til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som de gælder fra den 1. januar 1995, idet udtrykket »kontraherende part« erstattes med »medlemsstat«.

NB: Udgaver på de officielle fællesskabssprog vil blive offentliggjort, så snart der er udarbejdet en kodificeret tekst, og oversættelserne er foretaget.