KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.12.2006
KOM(2006) 852 endelig

2006/0278 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om indlandstransport af farligt gods

{SEK(2006)1725}
{SEK(2006)1726}

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

Begrundelse og formål

International transport af farligt gods er reguleret af internationale konventioner. I Europa er der indgået to konventioner af denne art for henholdsvis vej- og jernbanetransport. En tilsvarende konvention for transport ad indre vandveje er nu ved at blive ratificeret. Inden for EU er reglerne for vej- og jernbanetransport indført i fællesskabsretten ved to direktiver, der udvider reglernes anvendelsesområde til også at omfatte indenlandsk transport og indeholder et sæt fælles regler for alle transporter, som finder sted i det indre marked. Da konventionen om transport ad indre vandveje ventes ratificeret inden for den nærmeste fremtid, vil det af hensyn til harmoniseringen være fornuftigt også at indføre den i fællesskabsretten. Det vil i denne forbindelse være muligt at ajourføre og harmonisere den eksisterende lovgivning.

Retsgrundlaget for EU's indsats på dette område er traktatens artikel 71, stk. 1, litra c).

Generel baggrund

Den samlede transport af farligt gods inden for EU udgør ca. 110 mia. ton-km om året, hvoraf 58 % foregår ad vej, 25 % med jernbane og 17 % på indre vandveje. For transport ad veje og indre vandveje er tendensen stigende, mens den er faldende for jernbanetransport. Transport af farligt gods tegner sig for ca. 8 % af den samlede fragttransport.

De Forenede Nationer (FN) har af hensyn til sikkerheden i forbindelse med transport af farligt gods og for at sikre fri og multimodal udveksling af internationale transportydelser udarbejdet og ajourført et dokument med titlen *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods Model Regulations* (anbefalinger for transport af farligt gods med tilhørende modelbestemmelser).

De internationale konventioner, der omhandler international transport af farligt gods, er baseret på FN's anbefalinger, som er iværksat i den europæiske sektor for indlandstransport ved hjælp af tre instrumenter:

- den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR)
- reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane (RID)
- den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN).

Næsten alle EU-lande har undertegnet ADR og RID.

ADN er endnu ikke trådt i kraft. Den er ved at blive ratificeret og ventes at træde i kraft senest i 2009. Ni EU-lande har undertegnet ADN. Rhin- og Donau-områderne er på nuværende tidspunkt omfattet af to andre regelsæt (ADN-R og ADN-D), som bygger på ADN, og som er undertegnet af landene i disse områder. Hertil kommer en række nationale forskrifter om indenlandsk transport.

I 1997 fremsatte Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bådtransport af farligt gods på

indre vandveje (forslaget blev ændret i 1999). Forslaget blev imidlertid aldrig vedtaget, fordi ADN ikke var endeligt indgået. Forslaget blev trukket tilbage i 2004. EU's lovgivning omfatter derfor kun landtransport af farligt gods ad vej og med jernbane. For disse transportformer sikrer lovgivningen et højt sikkerhedsniveau, fri udveksling af transportydelser og fri bevægelighed for transportmidler på EU's område. Der er ikke fastsat europæiske regler for transport af farligt gods ad indre vandveje.
Nu hvor ADN snart træder i kraft, er det vigtigt at undgå, at der udvikles to forskellige ordninger: én for international transport og én for national transport. Begrundelsen for at indarbejde internationale vej- og jernbanekonventioner i fællesskabsretten - at udvide disse regler, så de også omfatter indenlandsk transport - gælder også for indre vandveje.
I forbindelse med multimodale transporter er det ikke hensigtsmæssigt at opretholde særskilte regelsæt for hver transportform, som brugeren af disse transporter skal følge. Reglerne bør så vidt muligt være identiske, hvilket FN's anbefalinger også sigter mod.

Den nuværende EU-lovgivning om transport af farligt gods er af historiske årsager forholdsvis kompliceret. Retsakter, som kun gælder for én transportform, indeholder unødvendige uoverensstemmelser. Nogle af bestemmelserne er desuden forældede eller bliver det snart. To af direktiverne må anses for overflødige, eftersom bestemmelserne heri er indarbejdet i ADR, RID og ADN.
Ud over de nævnte indholdsmæssige problemer er der også opstået et teknisk problem, som skyldes de eksisterende direktivers nuværende struktur. Hver gang de internationale konventioner revideres, hvilket sker med to års mellemrum, skal de omfangsrige tekniske bilag oversættes igen, hvilket har vist sig meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at gennemføre.
Hvis der ikke gøres noget, vil disse problemer vare ved og forværres: de nuværende indviklede regler vil efter al sandsynlighed blive endnu mere indviklede, efterhånden som de internationale konventioner ændres, forældede regler vil blive opretholdt til forvirring for brugerne, og risikoen for overtrædelser vil øges. EU's regler kan meget vel blive mindre og ikke mere brugervenlige. I takt med at multimodale løsninger vinder frem, vil der med forskellige regler for forskellige transportformer opstå endnu større praktiske daglige problemer for multimodale transporter, og omkostningerne vil stige unødigt. Inden for transport ad indre vandveje vil det hæmme udviklingen af denne transportform, som ifølge statistikkerne ellers i mange tilfælde vil være den mest hensigtsmæssige løsning, at der gælder forskellige regler for international og national transport.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Fællesskabets lovgivning på dette område består af fire retsakter:

1) Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej

2) Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods

3) Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods

4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/18/EF af 17. april 2000 om minimumseksamenskravene for sikkerhedsrådgivere i forbindelse med transport af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje.

Bestemmelserne i direktiverne i punkt 3) og 4) er blevet indarbejdet i bilag til direktiverne i punkt 1) og 2) og er derfor blevet overflødige, hvad angår vej- og jernbanetransport. Forslaget integrerer og ajourfører direktiverne i punkt 1) og 2) uden at foretage større ændringer af de nuværende bestemmelser om vej- og jernbanetransport. Til gengæld udvider forslaget fællesskabsrettens anvendelsesområde til også at omfatte transport ad indre vandveje, hvilket er en væsentlig ændring.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Forslaget er knyttet til EU's eksisterende lovgivning om transportsikkerhed, det indre marked og miljøpolitik og medvirker til at realisere målene om en bæredygtig udvikling og Lissabon-strategierne.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Som følge af den eksisterende EU-lovgivning om transport af farligt gods findes der allerede et forskriftsudvalg, som er ansvarligt for dette område. Udvalget rådførte sig med medlemsstaterne og EFTA-landene i forbindelse med flere møder og via internettet i perioderne mellem møderne.

Der foregik en løbende korrespondance mellem udvalget og Europa-Parlamentet for at holde sidstnævnte underrettet om udvalgets arbejde.

De berørte parter, dvs. industrisammenslutninger, som repræsenterer virksomheder, der beskæftiger sig med transport af farligt gods, har ret til at deltage i udvalgets møder som observatører. Det gav dem mulighed for at give deres mening til kende, da forslaget blev udarbejdet.

Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen, som spiller en vigtig rolle for transport på Rhinen, blev også hørt, eftersom Rhinen tegner sig for ca. 80 % af den samlede transport af farligt gods i Europa.

Der blev gennemført en åben høring på internettet fra den 21. maj 2005 til den 31. juli 2006. Kommissionen modtog 103 svar. Resultaterne kan ses på: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Medlemsstaternes og de berørte parters tilkendegivelser har haft afgørende betydning for forslagets indhold. Det blev i videst muligt omfang tilstræbt at opnå enighed under høringsprocessen.

Under den offentlige høring tilsluttede langt de fleste respondenter sig den strategi, Kommissionen havde foreslået.

Ekspertbistand

Der var ikke behov for ekstern ekspertbistand.

Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen fokuserede på følgende tre politiske løsningsmodeller:

1) "Uændret politik, kun kodificering"
Den eksisterende EU-lovgivning om transport af farligt gods bevares med hensyn til anvendelsesområde og indhold i sin nuværende form. Transport ad indre vandveje vil ikke blive indført i fællesskabsretten. Der gennemføres alene den kodificering af den eksisterende lovgivning, som så småt er gået i gang. Kodificeringen vil uden tvivl gøre det lidt lettere for brugerne at anvende reglerne. Selv om disse ændringer vil blive mødt med tilfredshed hos de interesserede parter, vil de formentlig få begrænset virkning på alle områder.

2) "Kodificering og ny lovgivning for indre vandveje"
Der foretages den kodificering, der er beskrevet under løsningsmodel 1, samtidig med at der udarbejdes en ny EU-retsakt vedrørende transport af farligt gods ad indre vandveje. Transport ad indre vandveje i EU er i øjeblikket omfattet af forskellige regionale og nationale regler. Den nye retsakt vil blive udarbejdet på grundlag af den kommende internationale konvention og omfatte både international og national transport og dermed resultere i en harmonisering af EU's regler. Det vil få en positiv økonomisk virkning for transportvirksomhederne, fordi reglerne bliver mere enkle, og en positiv samfundsmæssig virkning for ansatte i transportsektoren og for miljøet, eftersom risikoen for ulykker mindskes. De nationale myndigheder vil desuden få lettere ved at håndhæve reglerne.

(3) "Revision af lovgivningen og integrering af indre vandveje"
Den eksisterende EU-lovgivning om transport af farligt gods revideres og forenkles, de nuværende direktiver slås sammen, og lovgivningens anvendelsesområde udvides til også at omfatte transport ad indre vandveje. Løsningsmodel 3 svarer til løsningsmodel 2, men indbefatter også revision og forenkling. For det første vil forældede bestemmelser blive ophævet. Bevares de, vil det gøre et område, som i sig selv er uoverskueligt, unødigt kompliceret og resultere i højere risici og omkostninger. For det andet harmoniseres reglerne for de tre former for indlandstransport — transport ad landevej, med jernbane og ad indre vandveje — i det omfang, det er muligt. Med et harmoniseret regelsæt vil det blive langt nemmere at iværksætte multimodal transport. Disse to aspekter indgår ikke i løsningsmodel 1 og 2. Komplicerede regler er uløseligt forbundet med risici for sikkerheden og miljøet. Der er derfor enighed om, at harmoniseringen af reglerne vil indvirke positivt på alle områder: økonomisk, fordi omkostningerne bliver lavere, samfundsmæssigt, fordi reglerne bliver lettere at anvende og derfor forbedrer sikkerheden, og i forhold til de miljømæssige risici, som af samme årsager mindskes. De nationale myndigheder vil få lettere ved at håndhæve reglerne, hvis de bliver mere ensartede. Et harmoniseret og mere brugervenligt regelsæt vil uden tvivl også være betydeligt lettere at overholde for de berørte parter. Løsningsmodel 3 vil klart få flest positive økonomiske og samfunds-, miljø- og håndhævelsesmæssige virkninger.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

Resumé af forslaget

Det foreslåede nye direktiv ajourfører de nuværende fire direktiver og fire kommissionsbeslutninger, samler dem i en enkelt retsakt og udvider EU-reglernes anvendelsesområde til ikke bare at omfatte vej- og jernbanetransport, men også transport ad indre vandveje. Forslaget indfører de eksisterende regler om international transport i fællesskabsretten og udvider de internationale regler, så de også gælder for indenlandsk transport.

Retsgrundlag

Traktatens artikel 71, stk. 1, litra c).

Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende:

- EU har allerede truffet foranstaltninger, som gælder for vej- og jernbanetransport af farligt gods.

- Inden for transport af farligt gods ad indre vandveje findes der p.t. to systemer bestående af regionale regler (ADN-R og ADN-D), der regulerer transporten på Rhinen og på Donau, og et tredje system (FN's ADN-konvention) ventes at træde i kraft inden længe. Der findes desuden en række forskellige regler for indenlandsk transport i Rhin- og Donaulandene og i andre lande. De enkelte medlemsstater vil ikke kunne opnå den samme grad af harmonisering og overholdelse af reglerne for transport ad indre vandveje på EU's område, som det er tilfældet for vej- og jernbanetransport.

En indsats på fællesskabsplan vil af nedenstående grund være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget.

Målet om at fastsætte ensartede EU-regler for alle transporter af farligt gods, uanset om de er internationale eller nationale, og uanset hvilken form for indlandstransport der er tale om, kan ikke nås uden Fællesskabets medvirken.

Følgende kvantitative indikatorer viser, at målene med forslaget bedre kan opfyldes på fællesskabsplan:

- den multimodal transport vil øges
- transporterne vil blive lettere at gennemføre for transportvirksomhederne, og de vil koste mindre
- risikoen for ulykker, der involverer transportvirksomhedernes ansatte, borgerne og miljøet, vil blive mindre
- transportlovgivningen vil blive forenklet, og de nationale myndigheder vil få lettere ved at håndhæve den

- Fællesskabets lovgivning på området vil blive forenklet.

ADR og RID er blevet styrket og mere udbredt efter integreringen i Fællesskabets lovgivning om vej- og jernbanetransport. EU's indgriben var derfor berettiget. Med hensyn til udvidelsen af anvendelsesområdet til også at omfatte den tredje form for indlandstransport, nemlig transport ad indre vandveje, er EU's indgriben også berettiget.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Proportionalitetsspørgsmålet er i denne sammenhæng kun relevant for transport ad indre vandveje, da der allerede findes EU-retsakter om vej- og jernbanetransport af farligt gods.

Medlemsstater, der allerede benytter en af de regionale ADN'er (ADN-R eller ADN-D) eller har til hensigt at gøre det, skal gøre en meget begrænset indsats for at udvide reglernes anvendelsesområde til også at omfatte indenlandsk transport, ikke mindst fordi ADN allerede indeholder særlige bestemmelser for fartøjer, der kun anvendes til indenlandsk godstransport. Direktivforslaget indeholder endvidere særlige bestemmelser for medlemsstater, hvor der transporteres meget lidt eller slet intet farligt gods ad indre vandveje.

Der er to grunde til, at den foreslåede retsakt, et direktiv, er mest hensigtsmæssigt:

- fordi de eksisterende EU-retsakter på området, som skal erstattes, er direktiver
- af hensyn til gennemførelsen af de midlertidige og nationale bestemmelser, der er fastsat i bilagene til forslaget.

Da forslaget harmoniserer og forenkler reglerne for transport af farligt gods i EU, vil den finansielle og administrative byrde snarere blive mindre end større for alle parter i medlemsstaterne. Hvad angår transport ad indre vandveje, hvor det er første gang, at ADN-reglerne anvendes på indenlandsk transport, vil der i teorien kunne påløbe ekstra omkostninger til tilpasning af fartøjer, som tidligere kun har været benyttet til indenlandsk transport, til ADN-reglerne, men i praksis er det ikke sandsynligt.

Reguleringsmiddel/reguleringsform

Foreslået reguleringsmiddel: direktiv.

Andre midler ville af følgende grunde ikke være hensigtsmæssige:
For det første erstatter og ophæver den foreslåede retsakt fire eksisterende retsakter, der alle er direktiver. For det andet bygger udvidelsen af den foreslåede retsakts anvendelsesområde til også at omfatte indre vandveje på de samme lovgivningsmæssige principper som de eksisterende direktiver. Selv om forslaget hovedsagelig indeholder tekniske bestemmelser, der er baseret på FN's anbefalinger og ikke kan ændres, er der også en række fritagelser og undtagelser, som medlemsstaterne kan gøre brug af på forskellige måder. For det tredje afhænger forslagets anvendelse på transport ad indre vandveje af forholdene i hver enkelt medlemsstat. Et direktiv er derfor det mest hensigtsmæssige middel.

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har til hensigt at flytte den nødvendige oversættelse og offentliggørelse af direktivets tekniske bilag fra Fællesskabet, dvs. fra Kommissionen til medlemsstaterne, når det er nødvendigt. Bilagene ajourføres hvert andet år. Fællesskabet bør derfor være indstillet på at yde finansiel støtte til de nationale oversættelser. Kommissionens besparelser på udgifter til oversættelse og offentliggørelse vil dog opveje støtten til medlemsstaterne.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

Forenkling

Forslaget indebærer en forenkling af lovgivningen og af de administrative procedurer for såvel offentlige myndigheder (på EU- eller medlemsstatsplan) som private parter.

Forslaget vil medføre en betydelig forenkling af fællesskabsreglerne for transport af farligt gods, selv om lovgivningens anvendelsesområde udvides. Alle tre former for indlandstransport vil være omfattet af en enkelt retsakt. Det nye direktiv ophæver det eksisterende direktiv 94/55/EF og 96/49/EC, som ændret, om transport af farligt gods, direktiv 96/35/EF og 2000/18/EF om sikkerhedsrådgivere for farligt gods og Kommissionens beslutning 2005/263/EF og 2005/180/EF, som ændret, om nationale undtagelser fra direktiv 94/55/EF og 96/49/EF. Endelig vil der kun blive henvist til de internationale konventioner om transport af farligt gods i direktivets bilag. De vil ikke som nu være en del af direktivet. Det vil reducere den gældende fællesskabslovgivning med ca. 2 000 sider.

Der er et mindre problem med Rådets direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje (under ændring), hvor artikel 6 i øjeblikket tillader ethvert fartøj med et certifikat udstedt i henhold til reglementet for transport af farlige stoffer på Rhinen (ADN-R) at transportere farligt gods på hele Fællesskabets område. Da det fremgår af det omhandlede direktivforslag, at det certifikat, der udstedes i henhold til ADN-R, skal udfases, vil denne artikel som følge heraf skulle ophæves.

Forenkling af fællesskabslovgivningen gør det lettere at gennemføre fællesskabsretten i national lovgivning. De håndhævende myndigheders arbejde, bl.a. i forbindelse med indberetning, forenkles og effektiviseres, ved at reglerne om transport af farligt gods harmoniseres.

Forenklede og harmoniserede regler vil gøre de administrative procedurer nemmere for alle, der er involveret i transport af farligt gods, lige fra afsenderen til modtageren. Med harmoniserede regler vil det også blive lettere at udarbejde dokumenter vedrørende transporter og køretøjer. Det samme gælder uddannelsen af de involverede personer og det arbejde, der udføres af sikkerhedsrådgiverne for farligt gods.

Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af fællesskabsretten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencenummer 2005/TREN/017.

Ophævelse af gældende retsforskrifter

Hvis forslaget vedtages, medfører det ophævelse af gældende retsforskrifter.

Sammenligningstabel

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre direktivet, sammen med en sammenligningstabel, der viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og direktivet.

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt har relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Nærmere redegørelse for forslaget

Artikel 1: Anvendelsesområde

Et af hovedformålene med denne artikel er at angive, hvornår en medlemsstat kan fritages for at anvende direktivet med hensyn til transport ad indre vandveje.

Artikel 2: Definitioner

Definerer relevante internationale konventioner, farligt gods og transportmidler.

Artikel 3: Almindelige bestemmelser

Fastsætter almindelige bestemmelser om transport af farligt gods.

Artikel 4: Tredjelande

Transport fra og til ikke-EU-lande, der følger internationale konventioner om farligt gods, er tilladt.

Artikel 5: Begrænsninger, der er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport

Medlemsstaten kan anvende supplerende bestemmelser om transport af farligt gods på deres område, hvis det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden.

Artikel 6: Begrænsninger, der er begrundet i hensynet til transportsikkerheden

Medlemsstaten kan anvende supplerende bestemmelser om indenlandsk transport, der udføres med indenlandske køretøjer. Medlemsstaten kan træffe nødforanstaltninger i tilfælde af en ulykke eller hændelse, hvis det er nødvendigt.

Artikel 7: Undtagelser

Eftersom de internationale konventioner og bilagene til direktivet ikke tager højde for alle de særlige forhold, der gør sig gældende for indenlandsk transport, kan medlemsstaterne på visse betingelser indrømme undtagelser fra direktivet for indenlandsk transport. Undtagelserne skal i visse tilfælde fastlægges af Kommissionen i overensstemmelse med komitologiproceduren. Undtagelserne skal revurderes med jævne mellemrum og anføres i direktivets bilag.

Artikel 8: Overgangsbestemmelser

Medlemsstaten kan opretholde visse midlertidige nationale bestemmelser, der er anført i direktivets bilag.

Artikel 9: Tilpasninger

De ændringer, der måtte være nødvendige for at tilpasse bilagene til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages i overensstemmelse med komitologiproceduren.

Artikel 10: Udvalg

Der oprettes et forskriftsudvalg for transport af farligt gods, som skal bistå Kommissionen i forbindelse med komitologiprocedurerne.

Artikel 11: Gennemførelse

Måldatoen for direktivets iværksættelse er den 1. januar 2009. Fra denne dato skal de relevante internationale konventioner ajourføres hvert andet år.

Artikel 12 og 13: Ændring og ophævelser

Det nye direktiv ophæver direktiv 94/55/EF og 96/49/EF, som ændret, om transport af farligt gods, direktiv 96/35/EF og 2000/18/EF om sikkerhedsrådgivere for farligt gods, beslutning 2005/263/EF og 2005/180/EF, som ændret, om særlige bestemmelser og artikel 6 i Rådets direktiv 82/714/EØF, som ændret, om tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje.

Artikel 14 og 15: Ikrafttræden og adressater

Direktivet træder i kraft på tyvendedagen efter, at det er offentliggjort. Direktivet er rettet til medlemsstaterne.

2006/0278 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om indlandstransport af farligt gods

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[2],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[3],

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Transport af farligt gods ad vej, med jernbane eller ad indre vandveje indebærer en stor risiko for ulykker. Der bør derfor gøres alt for, at denne form for transport finder sted under de sikrest mulige forhold.

(2) Der er fastsat ensartede regler for vej- og jernbanetransport af farligt gods ved henholdsvis Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej[4] og Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods[5].

(3) Med henblik på at indføre en fælles ordning, der omfatter alle aspekter af indlandstransport af farligt gods, bør direktiv 94/55/EF og 96/49/EF erstattes af et enkelt direktiv, som også indeholder bestemmelser for indre vandveje.

(4) Hovedparten af medlemsstaterne er kontraherende parter i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej ("ADR"), reglementet for international

---

1 EUT C , , s. .
2 EUT C , , s. .
3 EUT C , , s. .
4 EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2004/111/EF (EUT L 365 af 10.12.2004, s. 25).
5 EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2004/110/EF (EUT L 365 af 10.12.2004, s. 24).

befordring af farligt gods med jernbane ("RID") og i det omfang, det er relevant, den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje ("ADN").

(5) Der er i ADR, RID og ADN fastsat ensartede regler for sikker international transport af farligt gods. Disse regler bør udvides til også at omfatte indenlandsk transport for at harmonisere de betingelser, hvorunder farligt gods transporteres, på fællesskabsplan og for at sikre et velfungerende indre marked for transport.

(6) Bestemmelserne i dette direktiv bør ikke gælde for transport af farligt gods under visse særlige omstændigheder, som kan være, at der benyttes køretøjer eller fartøjer af en bestemt art, eller at den pågældende transport er af begrænset omfang.

(7) De enkelte medlemsstater bør fortsat kunne bestemme, at transport af farligt gods ad indre vandveje ikke omfattes af dette direktiv, hvis de indre vandveje på deres område ikke ved indre vandveje er forbundet med andre medlemsstaters vandveje, eller hvis der ikke transporteres farligt gods på dem.

(8) Transportmidler, der er indregistreret i tredjelande, bør have ret til at udføre international transport af farligt gods på en medlemsstats område, hvis de overholder de relevante bestemmelser i ADR, RID eller ADN.

(9) Medlemsstaterne bør bevare retten til at regulere eller forbyde indenlandsk transport af farligt gods med anden begrundelse end sikkerheden.

(10) Medlemsstaterne bør kunne stille strengere krav til indenlandske transporter, når de udføres med køretøjer, der er indregistreret eller godkendt til kørsel på deres område.

(11) Harmoniseringen af betingelserne for indenlandsk transport af farligt gods må ikke forhindre, at der tages hensyn til særlige nationale forhold. Dette direktiv bør derfor give medlemsstaterne mulighed for at tillade visse undtagelser på nærmere fastsatte vilkår. Sådanne undtagelser bør anføres i dette direktiv under "supplerende nationale bestemmelser".

(12) Af hensyn til de store investeringer, der er nødvendige inden for denne sektor, bør medlemsstaterne midlertidigt kunne opretholde visse særlige nationale bestemmelser vedrørende konstruktionskrav til transportmidler og udstyr, befordring gennem tunnelen under Kanalen og transport mellem medlemsstater og stater, der er medlemmer af samarbejdsorganisationen for jernbaneselskaber (OSJD). Sådanne bestemmelser bør anføres i dette direktiv under "supplerende overgangsbestemmelser".

(13) Bilagene til dette direktiv bør hurtigt kunne tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling, herunder udviklingen af ny sporingsteknologi, især når der indføjes nye bestemmelser i ADR, RID og ADN.

(14) Kommissionen skal også kunne revidere listerne over supplerende nationale bestemmelser og træffe og anvende nødforanstaltninger i tilfælde af en ulykke eller hændelse.

(15) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse

af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[6].

(16) Kommissionen bør navnlig gives beføjelse til at tilpasse bilagene til den videnskabelige og tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre eller fjerne ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at indsætte nye ikke-væsentlige bestemmelser i direktivet, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EØF.

(17) Af effektivitetshensyn bør de almindelige frister, der er fastsat for forskriftsproceduren med kontrol, afkortes for fastlæggelse af tilpasninger af bilagene til den videnskabelige og tekniske udvikling.

(18) Målene for dette direktiv, som er at sikre en ensartet anvendelse af harmoniserede sikkerhedsregler i hele Fællesskabet og et højt sikkerhedsniveau for nationale og internationale transporter, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af direktivets omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(19) Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke Fællesskabets og medlemsstaternes forpligtelse til at tilstræbe en harmonisering af klassifikationssystemerne for farlige stoffer i overensstemmelse med målene i dagsorden 21, kapitel 19, for UNCED-konferencen i juni 1992 i Rio de Janeiro.

(20) Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke fællesskabslovgivningen om de sikkerhedsforhold, hvorunder biologiske agenser og genetisk modificerede organismer, der er omhandlet i Rådets direktiv 90/219/EØF[7], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/18/EF[8] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/54/EF[9], skal transporteres.

(21) Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke anvendelsen af andre fællesskabsforskrifter vedrørende sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen og miljøbeskyttelse. Det gælder bl.a. rammedirektivet om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen, direktiv 89/391/EØF[10], og dets datterdirektiver, heriblandt direktiv 98/24/EF[11] om kemiske agenser og direktiv 2004/37/EF[12] om kræftfremkaldende stoffer og mutagener.

---

6 EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

7 EFT L 117 af 8.5.1990, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens beslutning 2005/174/EF (EUT L 59 af 5.3.2005, s. 20).

8 EFT L 106 af 17.4.2001. s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1830/2003 (EUT L 268 af 18.10.2003, s. 24).

9 EFT L 262 af 17.10.2000, s. 21.

10 EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

11 EFT L 131 af 5.5.1998, s. 11.

12 EUT L 158 af 30.4.2004, s. 50.

(22) Artikel 6 i Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje[13] bestemmer, at fartøjer med et certifikat udstedt i henhold til reglementet for transport af farlige stoffer på Rhinen (ADNR) kan transportere farligt gods på hele Fællesskabets område på de vilkår, der er anført i dette certifikat. Som følge af vedtagelsen af dette direktiv bør direktiv 82/714/EØF ændres med henblik på at lade denne bestemmelse udgå.

(23) Direktiv 94/55/EF og 96/49/EF bør derfor ophæves. Det er af klarheds- og rationaliseringshensyn også nødvendigt at ophæve Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods[14], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/18/EF af 17. april 2000 om minimumseksamenskravene for sikkerhedsrådgivere i forbindelse med transport af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje[15], Kommissionens beslutning 2005/263/EF af 4. marts 2005 om godkendelse af, at nogle medlemsstater indfører visse særlige bestemmelser for transport af farligt gods ad vej i medfør af direktiv 94/55/EF[16] og Kommissionens beslutning 2005/180/EF af 4. marts 2005 om godkendelse af, at nogle medlemsstater indfører visse særlige bestemmelser for jernbanebefordring af farligt gods i medfør af Rådets direktiv 96/49/EF[17] –

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på transport af farligt gods, der foregår ad vej, med jernbane eller ad indre vandveje inden for eller mellem medlemsstaterne, herunder læsning og aflæsning, overførsel til eller fra en anden transportform og de stop, der er nødvendige på grund af transportbetingelserne.

   Det gælder ikke for transport af farligt gods:

   – a) der udføres med køretøjer, vogne og fartøjer, som tilhører de væbnede styrker, eller som disse er ansvarlige for

   – b) der udføres med søgående fartøjer på sejlbare vandveje, som indgår i de indre vandveje

   – c) der udføres med færger, som udelukkende krydser en indre vandvej eller havn, eller

   – d) der alene foregår inden for et lukket område.

---

13 EFT L 301 af 28.10.1982, s. 1. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv [../../EF] (…).

14 EFT L 145 af 19.6.1996, s. 10.

15 EFT L 118 af 19.5.2000, s. 41.

16 EUT L 85 af 2.4.2005, s. 58. Ændret ved beslutning 2005/903/EF (EUT L 328 af 15.12.2005, s. 62).

17 EUT L 61 af 2.4.2005, s. 41. Ændret ved beslutning 2005/777/EF (EUT L 293 af 9.11.2005, s. 23).

2. Medlemsstaterne kan inden for et år efter dette direktivs ikrafttræden beslutte ikke at anvende bestemmelserne i bilag III.1 af en af følgende grunde:

   – a) de har ingen indre vandveje

   – b) deres indre vandveje er ikke forbundet ved indre vandveje med andre medlemsstaters vandveje, eller

   – c) der transporteres ikke farligt gods på deres indre vandveje.

   En medlemsstat, der beslutter ikke at anvende bestemmelserne i bilag III.1, meddeler denne beslutning til Kommissionen, der underretter de andre medlemsstater herom.

3. Bestemmelserne i dette direktiv indskrænker ikke medlemsstaternes ret til at stille særlige sikkerhedskrav til national eller international transport af farligt gods på deres område, for så vidt som disse krav falder uden for dette direktivs anvendelsesområde.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) "ADR": den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, med senere ændringer

2) "RID": reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane, der findes i appendiks C i konventionen om international jernbanebefordring (COTIF), med senere ændringer

3) "ADN": den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje, indgået i Genève den 26. maj 2000, med senere ændringer

4) "køretøj": et motorkøretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/t, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer, der har en konstruktivt bestemt største hastighed på højst 40 km/t, og mobile maskiner

5) "vogn": et jernbanekøretøj, som ikke har eget fremdriftssystem, som kører på sine egne hjul på jernbaneskinner, og som benyttes til godstransport

6) "fartøj": et fartøj, der sejler på indre vandveje eller på havet.

Artikel 3

Almindelige bestemmelser

1. Farligt gods transporteres ikke, når dette er forbudt i henhold til bilag I.1, II.1 og III.1, jf. dog artikel 7.

2. Uden at det berører de almindelige regler om markedsadgang og de regler, der generelt gælder for godstransport, tillades transport af farligt gods, hvis betingelserne i bilag I.1, II.1 og III.1 er opfyldt.

Artikel 4

Tredjelande

Transport af farligt gods mellem Fællesskabets område og tredjelande er tilladt, hvis kravene i ADR, RID eller ADN overholdes.

Artikel 5

Begrænsninger, der er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport

Medlemsstaterne bevarer retten til at regulere eller forbyde transport af farligt gods på deres område, men kun hvis det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.

Artikel 6

Begrænsninger, der er begrundet i hensynet til transportsikkerheden

1. Medlemsstaterne kan af hensyn til transportsikkerheden anvende strengere bestemmelser om indenlandsk transport af farligt gods, som udføres med køretøjer, der er indregistreret eller godkendt til kørsel på deres område; bestemmelserne kan dog ikke vedrøre køretøjernes konstruktion.

2. Hvis der indtræffer en ulykke eller hændelse på en medlemsstats område, og denne medlemsstat finder, at de gældende sikkerhedsbestemmelser har været utilstrækkelige til at begrænse risikoen i forbindelse med transporten, og hvis der er behov for hurtig handling, underretter denne medlemsstat allerede på det forberedende stadium Kommissionen om de foranstaltninger, den agter at træffe.

   Kommissionen beslutter efter proceduren i artikel 10, stk. 2, om den vil tillade, at de pågældende foranstaltninger tages i anvendelse, og hvor længe de kan anvendes.

Artikel 7

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan tillade, at der ved transporter, som udelukkende finder sted på deres område, benyttes andre sprog end dem, der er anført i bilagene.

2. a) Forudsat at det ikke forringer sikkerheden, kan medlemsstaterne anmode om undtagelser fra bilag I.1, II.1 eller III.1, for så vidt angår transport på deres område af små mængder af visse former for farligt gods, dog ikke mellem- og højradioaktive stoffer, når blot betingelserne for denne transport ikke er strengere end betingelserne i disse bilag.

b) Forudsat at det ikke forringer sikkerheden, kan medlemsstaterne også anmode om undtagelser fra bilag I.1, II.1 eller III.1, for så vidt angår transport af farligt gods på deres område, herunder:

b1) lokal transport over korte afstande eller

b2) lokal jernbanetransport på nøje definerede strækninger som led i en bestemt industriel proces, når denne transport er underkastet streng kontrol på klart definerede vilkår.

Kommissionen undersøger i hvert enkelt tilfælde, om betingelserne i litra a) og b) i dette stykke er opfyldt, og beslutter efter proceduren i artikel 10, stk. 2, om undtagelsen skal godkendes, og om den skal opføres på listen over supplerende nationale bestemmelser i bilag I.3, II.3 eller III.3.

3. Undtagelserne gælder i fem år regnet fra godkendelsesdatoen.

Undtagelserne skal anvendes uden forskelsbehandling.

4. Hvis en medlemsstat anmoder om forlængelse af en godkendt undtagelse, genbehandler Kommissionen den pågældende undtagelse.

Hvis der ikke er foretaget en ændring i bilag I.1, II.1 eller III.1, som har betydning for undtagelsens genstand, forlænger Kommissionen sin godkendelse med yderligere fem år.

Hvis der er foretaget en ændring i bilag I.1, II.1 eller III.1, som har betydning for undtagelsens genstand, kan Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 10, stk. 2:

a) fastslå, at undtagelsen ikke længere er relevant, og fjerne den fra det pågældende bilag

b) begrænse godkendelsens omfang og ændre det pågældende bilag i overensstemmelse hermed

c) forlænge godkendelsen med yderligere fem år.

5. Enhver medlemsstat kan på sit område udstede individuelle godkendelser til gennemførelse af transporter af farligt gods, som er forbudt i henhold til dette direktiv, eller til gennemførelse af sådanne transporter under andre betingelser end dem, der er anført i dette direktiv, forudsat at disse transporter er klart definerede og tidsmæssigt begrænsede.

Artikel 8

Overgangsbestemmelser

Medlemsstaterne kan opretholde de bestemmelser, der er anført i bilag I.2, II.2. og III.2, på deres område.

Medlemsstater, der opretholder sådanne bestemmelser, underretter Kommissionen herom. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater.

Artikel 9

Tilpasninger

De ændringer, der måtte være nødvendige for at tilpasse bilagene til den videnskabelige og tekniske udvikling, herunder brugen af ny sporingsteknologi, på de områder, direktivet omfatter, især for at tage hensyn til ændringer af ADR, RID og ADN, vedtages i overensstemmelse med den forskriftsprocedure med kontrol, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3.

Artikel 10

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg for transport af farligt gods.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

   Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

   De tidsrum, der nævnes i artikel 5a, stk. 3, litra c), stk. 4, litra b), og stk. 4, litra e), i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til henholdsvis en måned, en måned og to måneder.

Artikel 11

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 31. december 2008. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

   Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale forskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 12

Ændring

Artikel 6 i direktiv 82/714/EØF udgår.

Artikel 13

Ophævelser

1. Direktiv 94/55/EF, 96/49/EF, 96/35/EF og 2000/18/EF ophæves.

   Certifikater, der er udstedt i henhold til de ophævede direktivers bestemmelser, forbliver gyldige indtil deres udløbsdato.

2. Beslutning 2005/263/EF og 2005/180/EF ophæves.

Artikel 14

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende.*

Artikel 15

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

BILAG

I

Vejtransport

I.1. ADR

Bilag A og B til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR), som finder anvendelse fra 1. januar 2009, dog således at "kontraherende part" erstattes med "medlemsstat" efter behov.

I.2. Supplerende overgangsbestemmelser

1. Medlemsstaterne kan opretholde undtagelser, der er vedtaget på grundlag af artikel 4 i direktiv 94/55/EF, frem til den 31. december 2010, eller indtil bilag I.1 ændres for at afspejle FN's anbefalinger for transport af farligt gods, som der henvises til i den pågældende artikel, hvis denne ændring foretages tidligere.

2. Medlemsstaterne kan på deres eget område tillade brug af tanke og køretøjer, som er fremstillet før den 1. januar 1997, og som ikke er i overensstemmelse med direktivet, men er fremstillet i overensstemmelse med nationale bestemmelser, der var gældende den 31. december 1996, forudsat at disse tanke og køretøjer opfylder de gældende sikkerhedskrav.

   Tanke og køretøjer, som er konstrueret efter den 1. januar 1997, og som ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, men er fremstillet i overensstemmelse med kravene i direktiv 94/55/EF, der fandt anvendelse på datoen for deres fremstilling, kan fortsat anvendes til indenlandsk transport.

3. Medlemsstaterne kan på deres område tillade brugen af trykfade, flaskebatterier og tanke fremstillet før den 1. juli 2007 og andre beholdere fremstillet før den 1. juli 2003, som ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, men er fremstillet i overensstemmelse med krav, der var gældende på datoen for deres fremstilling, men ikke senere end den 1. juli 2005 for trykfades, flaskebatteriers og tankes vedkommende og ikke senere end den 1. juli 2001 for andre beholderes vedkommende, forudsat at dette udstyr opfylder sikkerhedskravene.

4. Medlemsstaterne kan, hvis temperaturen regelmæssigt er under - 20°C på deres område, indføre strengere standarder for den temperatur, ved hvilken materialer, der anvendes til plasticemballage, tanke og deres udstyr beregnet til brug ved indenlandsk vejtransport af farligt gods, skal kunne fungere, indtil bestemmelser om passende referencetemperaturer for bestemte klimaområder bliver indarbejdet i bilag I.1 til direktivet.

5. Medlemsstaterne kan på deres område opretholde andre nationale bestemmelser end dem, der er fastlagt i direktivet, vedrørende referencetemperaturen for transport af flydende gasser eller blandinger af flydende gasser, indtil bestemmelser vedrørende passende referencetemperaturer for bestemte klimaområder er blevet indarbejdet i de europæiske standarder, og der henvises til dem i bilag I.1 til direktivet.

6. Medlemsstaterne kan på deres område opretholde de bestemmelser i den nationale lovgivning, der var gældende den 31. december 1996 vedrørende visning eller opsætning af en kode for nødforanstaltninger eller fareskilt i stedet for det farenummer, der er fastlagt i bilag I.1 til direktivet.

I.3. Supplerende nationale bestemmelser

Medlemsstaternes undtagelser for transport af farligt gods på deres område baseret på artikel 7, stk. 2.

Nummerering af undtagelserne: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= Vej
a/b1/b2= Artikel 7, stk. 2, litra a), b1) og b2)
MS= Forkortelse for medlemsstat
nn= løbenummer

Baseret på artikel 7, stk. 2, litra a)

BE Belgien

RO–a–BE–1

Om: Klasse 1 – Små mængder.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.6.

Indhold i direktivets bilag: Punkt 1.1.3.6 sætter en grænse på 20 kg for den mængde eksplosivstoffer til minedrift, som må transporteres i et almindeligt køretøj.

Den nationale lovgivnings indhold: Ansvarlige for lagre, som ligger langt fra forsyningsstedet, kan opnå tilladelse til at transportere højst 25 kg dynamit eller vanskeligt antændeligt sprængstof og 300 detonatorer i almindelige motorkøretøjer under iagttagelse af de betingelser, som sprængstoftjenesten fastsætter i hvert enkelt tilfælde.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 111 i arrêté royal du 23 septembre 1958 sur les produits explosifs, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2000.

RO–a–BE– 2

Om: Transport af urensede tomme containere, der har indeholdt produkter af forskellige klasser.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.1.6.

Den nationale lovgivnings indhold: Angivelse i transportdokumentet: "Urensede tomme emballager, der har indeholdt produkter af forskellige klasser".

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Dérogation 6-97.

Bemærkninger: Undtagelse registreret hos Europa-Kommissionen under nr. 21 (i medfør af artikel 6, stk. 10).

RO–a–BE–3

Om: Vedtagelse af RO–a–UK–4.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning:

DE Tyskland

RO–a–DE–1

Emne: Sammenpakning og sammenlæsning af bildele med klassifikationskoden 1.4G og bestemte typer farligt gods (n4).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 4.1.10 og 7.5.2.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser om sammenpakning og sammenlæsning.

Den nationale lovgivnings indhold: UN 0431 og UN 0503 tillades sammenlæsset med andre bestemte typer farligt gods (varer til bilproduktion) i visse mængder som anført i undtagelsen. Værdien 1 000 (jf. punkt 1.1.3.6.4) må ikke overskrides.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 28.

Bemærkninger: Undtagelsen er påkrævet for hurtig levering af sikkerhedskomponenter til biler i takt med den lokale efterspørgsel. På grund af det store varesortiment lagerfører lokale værksteder sædvanligvis ikke disse varer.

RO–a–DE–2

Om: Undtagelse fra kravet om transportdokument og afsendererklæring for visse mængder farligt gods som defineret i 1.1.3.6 (n1).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.1.1 og 5.4.1.1.6.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokumentets indhold.

Den nationale lovgivnings indhold: For alle klasser undtagen klasse 7 kræves intet transportdokument, medmindre godsmængden overskrider angivelserne i punkt 1.1.3.6.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 18.

Bemærkninger: De oplysninger, der fremgår af mærkningen på emballagen, anses for tilstrækkelige til indenlandsk transport, da et transportdokument ikke altid er hensigtsmæssigt ved lokal distribution.
Undtagelsen er registreret hos Europa-Kommissionen under nr. 22 (i medfør af artikel 6, stk. 10).

RO–a–DE–3

Om: Transport af målenormaler og brændstofpumper (tomme, urensede).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bestemmelserne vedrørende UN-numrene 1202, 1203 og 1223.

Indhold i direktivets bilag: Emballering, mærkning, dokumenter, transport- og håndteringsinstrukser, instrukser for køretøjets mandskab.

Den nationale lovgivnings indhold: Specificering af gældende forskrifter og supplerende bestemmelser om anvendelse af undtagelsen; op til 1 000 l: svarende til tomme, urensede emballager; over 1 000 l: overholdelse af visse forskrifter for tanke; kun transport af tomme og urensede emballager.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 24.

Bemærkninger: Liste nr. 7, 38, 38a.

RO–a–DE–4

Om: Undtagelse for små mængder af visse former for gods til privat brug.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Tabellen i kapitel 3.2 for visse UN-numre i klasse 1-9.

Indhold i direktivets bilag: Transporttilladelse og -bestemmelser.

Den nationale lovgivnings indhold: Klasse 1-9. Undtagelse for meget små mængder af forskellige varer i emballage og mængder til privat brug; højst 50 kg per transportenhed; anvendelse af de generelle emballeringskrav til indvendig emballering.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 3.

Bemærkninger: Tidsbegrænset undtagelse, som udløber 31.12.2004. Liste nr. 14*.

RO–a–DE–5

Om: Tilladelse til sammenpakning.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 4.1.10.4 MP2.

Indhold i direktivets bilag: Forbud mod sammenpakning.

Den nationale lovgivnings indhold: Klasse 1.4S, 2, 3 og 6.1; tilladelse til sammenpakning af genstande med klassifikationskode 1.4S (patroner til små våben), aerosoler (klasse 2) samt rense- og behandlingsmateriale i klasse 3 og 6.1 (UN-numre anført) som sæt, der skal sælges i kombinationsemballage i emballagegruppe II og i små mængder.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 21.

Bemærkninger: Liste nr. 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

DK Danmark

RO–a–DK–1

Om: Vejtransport af emballager med affald eller rester af farlige stoffer, der er indsamlet fra husholdninger og visse virksomheder med henblik på bortskaffelse.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Del 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 og 8.2.

Indhold i direktivets bilag:

Principper for klassificering. Bestemmelser om sammenpakning. Bestemmelser om mærkning. Transportdokument.

Den nationale lovgivnings indhold: Indvendige emballager, der indeholder kemikalieaffald og -rester, der er indsamlet fra husstande og visse virksomheder, må sammenpakkes i bestemte UN-godkendte ydre emballager. Den indvendige emballage må indeholde indtil 5 kg eller 5 liter. Undtagelser fra bestemmelserne om klassificering, mærkning, dokumentation og uddannelse.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods.

Bemærkninger: Det er umuligt at foretage en nøjagtig klassificering og anvende alle ADR-bestemmelserne for kemikalieaffald og -rester i de mængder, der indsamles fra husholdninger og visse virksomheder med henblik på bortskaffelse. Affaldet er som regel indeholdt i emballager, der er blevet solgt i detailhandelen.

RO–a–DK–2

Om: Vejtransport af emballager indeholdende eksplosive stoffer og emballager med detonatorer på samme køretøj.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.2.2.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser om sammenpakning.

Den nationale lovgivnings indhold: ADR-bestemmelserne skal overholdes ved transport af farligt gods ad vej.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: § 4, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods.

Bemærkninger: Der er et praktisk begrundet behov for at kunne læsse eksplosive stoffer sammen med detonatorer på samme køretøj, når disse varer skal transporteres fra opbevaringssted til arbejdssted og tilbage igen.
Når den danske lovgivning om transport af farligt gods er ændret, tillader de danske myndigheder sådan transport på følgende betingelser:

1) Der transporteres højst 25 kg eksplosivstoffer i gruppe D.

2) Der transporteres højst 200 stk. detonatorer i gruppe B.

3) Detonatorer og eksplosivstoffer emballeres hver for sig i UN-godkendt emballage efter reglerne i direktiv 2000/61/EF om ændring af direktiv 94/55/EF.

4) Afstanden mellem emballager, der indeholder detonatorer, og emballager, der indeholder eksplosivstoffer, skal være mindst 1 meter. Denne afstand skal være overholdt, også efter en pludselig opbremsning. Emballager, der indeholder eksplosivstoffer, og emballager, der indeholder detonatorer, skal være således anbragt på køretøjet, at de hurtigt kan fjernes.

5) Alle andre regler for transport af farligt gods ad vej skal overholdes.

FI Finland

RO–a–FI–1

Om: Transport af visse mængder af farligt gods i busser og transport af små mængder af lavaktivt radioaktivt materiale til sundheds- og forskningsformål.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 4.1 og 5.4.

Indhold i direktivets bilag: Emballeringsbestemmelser, dokumentation.

Den nationale lovgivnings indhold: Det er tilladt at transportere farligt gods i visse mængder under de i punkt 1.1.3.6 angivne med en maksimal nettomasse på højst 200 kg i busser uden at bruge transportdokumenter og uden at opfylde alle emballeringskrav. Ved transport af lavaktivt radioaktivt materiale til sundheds- og forskningsformål i mængder på højst 50 kg gælder kravene i ADR om køretøjers mærkning og udstyr ikke.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

RO–a–FI–2

Om: Beskrivelse af tomme tanke i transportdokumentet.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.1.6.

Indhold i direktivets bilag: Særlige bestemmelser for tomme urensede emballager, køretøjer, containere, tanke, batterikøretøjer og MEGC'er.

Den nationale lovgivnings indhold: Ved transport af tomme, urensede tankvogne, hvori to eller flere stoffer med UN-numrene 1202, 1203 og 1223 har været transporteret, kan beskrivelsen i transportdokumenterne efterfølges af teksten "har sidst indeholdt" sammen med navnet på det produkt, der har det laveste flammepunkt; "Tom tankvogn, 3, har sidst indeholdt: UN 1203 benzin, II".

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

RO–a–FI–3

Om: Mærkning af transportenheder for eksplosivstoffer.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.3.2.1.1.

Indhold i direktivets bilag: Generelle bestemmelser om mærkning med orangefarvede fareskilte.

Den nationale lovgivnings indhold: Transporterende enheder, der (normalt i varevogne) transporterer små mængder eksplosivstoffer (højst 1 000 kg netto) til stenbrud og arbejdspladser, kan mærkes for og bag med fareseddel nr. 1.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

FR Frankrig

RO–a–FR–1

Om: Transport af bærbart mobilt udstyr til gammaradiografi (18).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Indhold i direktivets bilag:

Den nationale lovgivnings indhold: Brugernes transport af udstyr til gammaradiografi i specialkøretøjer er undtaget, men omfattet af særregler.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - Article 28.

RO–a–FR–2

Om: Transport af affald fra sundhedssektoren, som indebærer smittefare og behandles som anatomiske dele, der er omfattet af UN 3291, med en masse på højst 15 kg.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Den nationale lovgivnings indhold: Undtagelse fra ADR-kravene for transport af affald fra sundhedssektoren, som indebærer smittefare og behandles som anatomiske dele, der er omfattet af UN 3291, med en masse på højst 15 kg.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - Article 12.

RO–a–FR–3

Om: Transport af farlige stoffer i offentlige transportmidler til personbefordring (18).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Transport af personer og farlige stoffer.

Den nationale lovgivnings indhold: Transport af farlige stoffer er tilladt i offentlige transportmidler i håndbagagen, idet kun bestemmelserne om emballering og mærkning af kolli i kapitel 4.1, 5.2 og 3.4 finder anvendelse.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - Article 21.

Bemærkninger: Håndbagage må kun indeholde farligt gods til personlig brug eller egen erhvervsmæssig brug. Bærbare gasbeholdere er tilladt for patienter med åndedrætsbesvær i den mængde, der er nødvendig under rejsen.

RO–a–FR–4

Om: Selvstændiges transport af små mængder af farlige stoffer (18).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokument obligatorisk.

Den nationale lovgivnings indhold: Selvstændiges transport af små mængder farlige stoffer, som ikke overskrider grænseværdierne i punkt 1.1.3.6, er ikke omfattet af pligten til at medføre et transportdokument som anført i punkt 5.4.1.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - Article 23-2.

IE Irland

RO–a–IE–1

Om: Fritagelse for kravet i punkt 5.4.0 i ADR om transportdokument ved transport af pesticider i ADR-klasse 3, opført under 2.2.3.3 som FT2-pesticider (flammepunkt < 23°C), og ADR-klasse 6.1, opført under 2.2.61.3 som T6-pesticider, flydende (flammepunkt ikke under 23°C), hvor mængderne af det transporterede farlige gods ikke overstiger mængderne i punkt 1.1.3.6 i ADR.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokument påkrævet.

Den nationale lovgivnings indhold: Der kræves ikke transportdokument ved transport af pesticider i ADR-klasse 3 og 6.1, medmindre mængden af det transporterede farlige gods overstiger de mængder, der er fastsat i ADR, punkt 1.1.3.6.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(9) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Unødvendigt og byrdefuldt krav ved lokal transport og levering af disse pesticider.

RO–a–IE–2

Om: Fritagelse fra nogle af ADR-bestemmelserne om emballering og mærkning ved transport af små mængder (under grænserne i 1.1.3.6) af pyrotekniske genstande, hvis udløbsdata er overskredet, med klassifikationskode 1.3G, 1.4G og 1.4S i ADR-klasse 1 og med de tilhørende stofidentifikationsnumre UN0092, UN0093, UN0403 eller UN0404 til nærmeste militære kaserne med henblik på bortskaffelse.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 og 6.1.

Indhold af direktivets bilag: Bortskaffelse af udløbne pyrotekniske genstande.

Den nationale lovgivnings indhold: ADR's bestemmelser om emballering og mærkning ved transport af pyrotekniske genstande med UN-numrene UN 0092, UN 0093, UN 0403 og UN 0404, hvis udløbsdato er overskredet, til nærmeste militære kaserne finder ikke anvendelse, forudsat at de generelle emballeringsbestemmelser i ADR overholdes, og at transportdokumentet indeholder supplerende oplysninger. Den gælder kun for lokal transport til nærmeste militære kaserne af små mængder af disse udløbne pyrotekniske genstande med henblik på forsvarlig bortskaffelse.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(10) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Der har været vanskeligheder med transport af små mængder af udløbne maritime nødsignaler, især fra lystbåde og skibsudrustningsbutikker, til militære kaserner med henblik på forsvarlig bortskaffelse. Særlig emballagekravene har givet problemer. Undtagelsen vedrører små mængder (mindre end anført i 1.1.3.6) i lokal transport.

RO–a–IE–3

Om: Undtagelse fra kravene i kapitel 6.7 og 6.8 til vejtransport af nominelt tomme, urensede lagertanke (for stationær oplagring) med henblik på rensning, reparation, prøvning eller ophugning.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.7 og 6.8.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser om konstruktion, fremstilling, eftersyn og prøvning af tanke.

Den nationale lovgivnings indhold: [Foreslået] Undtagelse fra kravene i kapitel 6.7 og 6.8 i ADR til vejtransport af nominelt tomme, urensede lagertanke (for stationær oplagring) med henblik på rensning, reparation, prøvning eller ophugning. Forudsætninger: a) så stor en del som praktisk muligt af de rørledninger, der var forbundet med tanken, skal være fjernet; b) tanken skal udstyres med en passende trykaflastningsventil, som skal forblive funktionsdygtig under transporten; og c) alle åbninger i tanken og i eventuelt tilbageværende tilsluttede rørledninger, jf. dog forudsætning b), skal være forseglet for at hindre udslip af farligt gods, i det omfang det med rimelighed er praktisk muligt at gøre det.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Foreslået ændring af "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Disse tanke anvendes til oplagring af stoffer på faste lokaliteter og ikke til transport af gods. De vil indeholde meget små mængder af farligt gods under transport til forskellige lokaliteter med henblik på rensning, reparation m.v.

Tidligere under artikel 6, stk.10.

RO–a–IE–4

Om: Undtagelse fra kravene i kapitel 5.3, 5.4, del 7 og bilag B i ADR til transport af flasker med gasser, der benyttes som udskænkningsmiddel (til drikkevarer), når de transporteres på samme køretøj som drikkevarerne (som de skal benyttes til).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Kapitel 5.3, 5.4, del 7 og bilag B.

Indhold i direktivets bilag: Mærkning af køretøjer, transportdokumenter og bestemmelser om transportudstyr og transportoperationer.

Den nationale lovgivnings indhold: [Foreslået] Undtagelse fra kravene i kapitel 5.3, 5.4, del 7 og bilag B i ADR til transport af flasker med gasser, der benyttes som udskænkningsmiddel til drikkevarer, når de transporteres på samme køretøj som drikkevarerne (som de skal benyttes til).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Foreslået ændring af "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Hovedaktiviteten er distribution af emballerede drikkevarer, som ikke er ADR-stoffer, sammen med nogle få små gasflasker med tilhørende udskænkningsgasser.

Tidligere under artikel 6, stk.10.

RO–a–IE–5

Om: Fritagelse af beholdere i indenlandsk transport i Irland fra kravene til konstruktion og prøvning samt anvendelsesbestemmelserne, som er indeholdt i kapitel 6.2 og 4.1 i ADR, for så vidt angår flasker og trykfade til gasser i klasse 2, efter multimodal gransport, der har omfattet søtransport, når 1) flaskerne og trykfadene er konstrueret og prøvet samt anvendes i overensstemmelse med IMDG-koden, 2) flaskerne og trykfadene ikke genpåfyldes i Irland, men returneres i nominelt tom tilstand til oprindelseslandet for den multimodale transport, og 3) flaskerne og trykfadene distribueres lokalt i små mængder.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.4.2, 4.1 og 6.2.

Indhold af direktivets bilag: Bestemmelser om multimodal transport, der omfatter søtransport, brug af flasker og trykfade til gasser i ADR-klasse 2 samt konstruktion og prøvning af disse flasker og trykfade for gasser i ADR-klasse 2.

Den nationale lovgivnings indhold: [Foreslået] Bestemmelserne i kapitel 4.1 og 6.2 gælder ikke for flasker og trykfade til gasser i klasse 2, hvis 1) flaskerne og fadene er konstrueret og prøvet i overensstemmelse med IMDG-koden, 2) flaskerne og fadene benyttes efter reglerne i IMDG-koden, 3) flaskerne og fadene blev sendt til afsenderen ved en multimodal transport, der omfatter en strækning til søs, 4) flaskerne og fadene transporteres til den endelige bruger på en enkelt tur, der afsluttes inden for én dag, fra modtageren af den multimodale transport (jf. punkt 3 ovenfor), 5) flaskerne og fadene ikke genpåfyldes inden for staten, men returneres i nominelt tom tilstand til oprindelseslandet for den multimodale transport (jf. punkt 3 ovenfor), og 6) flaskerne og fadene distribueres lokalt inden for staten i små mængder.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Foreslået ændring af "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Gasserne i disse flasker og trykfade har specifikationer, som forlanges af de endelige brugere, og som gør det nødvendigt at indføre dem fra steder uden for ADR-området. Efter brug skal de nominelt tomme flasker og fade returneres til oprindelseslandet med henblik på genpåfyldning med særligt specificerede gasser - de skal ikke genpåfyldes i Irland eller noget andet sted i ADR-området. Skønt de ikke er i overensstemmelse med ADR, opfylder de IMDG-koden og godkendes hertil. Den multimodale transport, der påbegyndes uden for ADR-området, forudsættes afsluttet hos importøren, hvorfra flaskerne og trykfadene skal distribueres til den endelige bruger lokalt i Irland i små mængder. Denne transport inden for Irland vil falde inden for den ændrede artikel 6, stk. 9, i direktiv 94/55/EF.

LT Litauen

RO–a–LT–1

Om: Vedtagelse af RO–a–UK–6.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių veˌimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringens beslutning nr. 337 om vejtransport af farligt gods i Republikken Litauen, vedtaget den 23. marts 2000).

UK Det Forenede Kongerige

RO–a–UK–1

Om: Transport af visse radioaktive stoffer med lav risiko, f.eks. ure, røgdetektorer og kompasskiver (E1).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: De fleste krav i ADR.

Indhold i direktivets bilag: Krav til transport af klasse 7-materiale.

Den nationale lovgivnings indhold: Fuldstændig undtagelse for visse handelsvarer, der indeholder begrænsede mængder radioaktivt materiale, fra bestemmelserne i de nationale forskrifter. (En selvlysende anordning, som er beregnet til at bæres af en person; højst 500 røgdetektorer til privat brug, som hver indeholder en aktivitet på højst 40 kBq, pr. køretøj eller jernbanevogn; højst fem lysanordninger med gasformig tritium, som hver indeholder en aktivitet på højst 10 GBq, pr. køretøj eller jernbanevogn).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d). The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10).

Bemærkninger: Undtagelsen er midlertidig, idet den ikke længere er påkrævet, når der i ADR er indarbejdet regler svarende til IAEA-reglerne.

RO–a–UK–2

Om: Undtagelse fra kravet om transportdokument for visse mængder farligt gods (i andre klasser end klasse 7) som defineret i 1.1.3.6 (E2).

Henvisning til bilag I.1. til direktivet: 1.1.3.6.2 og 1.1.3.6.3.

Indhold i direktivets bilag: Undtagelse fra nogle af kravene for en vis mængde pr. transporterende enhed.

Den nationale lovgivnings indhold: Transportdokument er ikke påkrævet for begrænsede mængder, undtagen hvis de udgør en del af en større ladning.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Bemærkninger: Denne undtagelse er passende ved indenlandsk transport, hvor et transportdokument ikke altid er hensigtsmæssigt ved lokal distribution.

RO–a–UK–3

Om: Undtagelse fra kravene til brandslukningsmateriel for køretøjer, der transporterer lavaktivt radioaktivt materiale (E4).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.1.4.

Indhold i direktivets bilag: Krav om, at køretøjer skal være udstyret med brandslukningsmateriel.

Den nationale lovgivnings indhold: Kravet om tilstedeværelse af brandslukningsmateriel bortfalder, når der kun transporteres undtagelseskolli (UN 2908, 2909, 2910 og 2911).

Begrænsede krav, når der kun transporteres få kolli.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

Bemærkninger: Tilstedeværelse af brandslukningsmateriel er i praksis ikke relevant ved transport af UN 2908, 2909, 2910 og UN 2911, som ofte foregår i små køretøjer.

RO–a–UK–4

Om: Distribution af gods (undtagen gods i klasse 1, 4.2, 6.2 og 7) i indvendige emballager fra lokale distributionsdepoter til detailudsalg eller slutbrugere eller fra detailudsalg til slutbrugere (N1).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold: Emballager forlanges ikke forsynet med RID/ADR- eller UN-mærkning eller anden mærkning, hvis de indeholder gods som anført i bilag 3.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Bemærkninger: ADR-kravene er uhensigtsmæssige i de sidste faser af transporten fra en distributionscentral til en detailhandlende eller fra en detailhandlende til en slutbruger. Undtagelsen har til formål at tillade, at indvendige emballager med gods til detaildistribution kan transporteres i sidste led af en lokal distributionskæde uden ydre emballage.

RO–a–UK–5

Om: Tilladelse til en anden "maksimal samlet mængde per transporterende enhed" for gods i klasse 1 i kategori 1 og 2 i tabellen i punkt 1.1.3.6.3 (N10).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.6.3 og 1.1.3.6.4.

Indhold i direktivets bilag: Undtagelser vedrørende mængder per transporterende enhed.

Den nationale lovgivnings indhold: Regler for undtagelse fra maksimale mængder og sammenlæsning af eksplosivstoffer.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

Bemærkninger: Tilladelse til andre maksimale mængder for gods i klasse 1, nemlig "50" for kategori 1 og "500" for kategori 2. Ved udførelse af beregninger for sammenlæsning benyttes multiplikatoren "20" for transportkategori 1 og "2" for transportkategori 2.
Tidligere undtagelse i medfør af artikel 6, stk. 10.

RO–a–UK–6

Om: Forhøjelse af den største nettovægt af eksplosive genstande, som er tilladt i EX/II-køretøjer (N13).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.5.2.

Indhold i direktivets bilag: Begrænsninger i mængden af eksplosive stoffer og genstande, der må transporteres.

Den nationale lovgivnings indhold: Begrænsninger i mængden af eksplosive stoffer og genstande, der må transporteres.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Bemærkninger: Lovgivningen i Det Forenede Kongerige tillader en nettovægt på højst 5 000 kg i type II-køretøjer for forenelighedsgruppe 1.1C, 1.1D, 1.1E og 1.1J.

Mange af de genstande i klasse 1.1C, 1.1D, 1.1E og 1.1J, der transporteres rundt i Europa, er store eller omfangsrige og har en længde på over 2,5 m. De består hovedsagelig i eksplosive genstande til militær brug. Begrænsningerne for konstruktion af EX/III-køretøjer (som skal være lukkede) gør, at det er meget vanskeligt at læsse sådanne genstande af og på. Nogle af genstandene vil kræve specialmateriel til af- og pålæsning i begge ender af transportvejen. I praksis findes sådant materiel sjældent. Der er kun få EX/III-køretøjer i brug i Det Forenede Kongerige, og det vil være meget bekosteligt for branchen, hvis det kræves, at der konstrueres yderligere specialiserede EX/III-køretøjer til transport af sådanne eksplosivtyper.

I Det Forenede Kongerige transporteres militære eksplosiver for det meste af private transportfirmaer, som ikke kan udnytte, at militære køretøjer er undtaget fra bestemmelserne i rammedirektivet. For at komme uden om dette problem har Det Forenede Kongerige altid tilladt transport af op til 5 000 kg af sådanne genstande med EX/II-køretøjer. Den nuværende grænse er ikke altid tilfredsstillende, da en genstand kan indeholde mere end 1 000 kg eksplosivt stof.

Siden 1950 er der kun sket to ulykker (begge i 1950'erne), hvor mere end 5 000 kg eksplosivt stof er eksploderet. De var forårsaget af henholdsvis et brændende dæk og et varmt udstødningssystem, der antændte presenningen. Disse brande kunne være indtruffet med en mindre last. Der var hverken dræbte eller kvæstede.

Erfaringen viser, at korrekt emballerede eksplosive genstande næppe kan gå af ved slagpåvirkning, som f.eks. ved en køretøjskollision. Oplysninger fra militære rapporter og fra data fra forsøg med missilnedslag viser, at der skal en større slagpåvirkning til end den, der sker ved faldprøvens 12 m fald, til at udløse patroner.

Nugældende sikkerhedsstandarder vil ikke blive berørt.

RO–a–UK–7

Om: Undtagelse fra opsynskravet for små mængder af visse godstyper i klasse 1 (N12).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.4 og 8.5 S1(6).

Indhold i direktivets bilag: Krav om opsyn med køretøjer, hvori der transporteres en vis mængde farligt gods.

Den nationale lovgivnings indhold: Bestemmelser om sikker parkering og opsyn, men ikke krav om, at visse klasse 1-ladninger er under konstant opsyn, hvilket kræves i ADR kapitel 8.5 S1(6).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Bemærkninger: ADR-opsynskravene kan ikke altid opfyldes i national sammenhæng.

RO–a–UK–8

Om: Lempelse af begrænsningerne for transport af blandede ladninger af eksplosivstoffer og sammenlæsning af eksplosivstoffer og andet farligt gods i jernbanevogne, køretøjer og containere (N4/5/6).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.2.1 og 7.5.2.2.

Indhold i direktivets bilag: Begrænsninger for sammenlæsning.

Den nationale lovgivnings indhold: Den nationale lovgivning er mindre restriktiv, hvad angår sammenlæsning af eksplosivstoffer, forudsat at transport af sådanne ladninger kan ske uden risiko.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Bemærkninger: Det Forenede Kongerige ønsker at tillade visse varianter af reglerne for sammenlæsning af eksplosivstoffer med hinanden og med andet farligt gods. Alle varianter begrænses mængdemæssigt med hensyn til en eller flere af ladningens dele og tillades kun, hvis der er truffet alle med rimelighed gennemførlige forholdsregler mod, at eksplosivstofferne kommer i berøring med andet farligt gods eller på anden måde bringer dette i fare eller bringes i fare af det.

Nedenfor følger nogle eksempler på, hvilke varianter Det Forenede Kongerige ønsker at tillade:

1. Eksplosivstoffer, der er klassificeret under UN nr. 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 eller 0361, kan transporteres i samme køretøj som farligt gods, der er klassificeret under UN nr. 1942. Den tilladte mængde UN 1942 begrænses, som om det er et 1.1D-eksplosivstof.

2. Eksplosivstoffer, der er klassificeret under UN nr. 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 eller 0453, kan transporteres i samme køretøj som farligt gods (undtagen brandfarlige gasser, smittefarlige stoffer og giftige stoffer) i transportkategori 2 eller farligt gods i transportkategori 3 eller en kombination heraf, forudsat at den samlede mængde farligt gods i transportkategori 2 ikke overstiger 500 kg eller liter, og at den samlede nettomasse af sådanne eksplosivstoffer ikke overstiger 500 kg.

3. 1.4G-eksplosivstoffer kan transporteres sammen med brandfarlige væsker og brandfarlige gasser i transportkategori 2 eller ikke-brandfarlige, ikke-giftige gasser i transportkategori 3 eller en kombination heraf i samme køretøj, forudsat at den samlede mængde farligt gods ikke overstiger 200 kg eller liter, og at den samlede nettomasse af eksplosivstoffer ikke overstiger 20 kg.

4. Eksplosive genstande, der er klassificeret under UN nr. 0106, 0107 eller 0257, kan transporteres sammen med sådanne eksplosive genstande i forenelighedsgruppe D, E eller F, som de er komponenter til. Den samlede mængde eksplosivstoffer under UN nr. 0106, 0107 eller 0257 må ikke overstige 20 kg.

RO–a–UK–9

Om: Alternativ til anbringelse af orange fareskilte for små forsendelser af radioaktivt materiale i små køretøjer.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.3.2.

Indhold i direktivets bilag: Krav om anbringelse af orange fareskilte på små køretøjer, der transporterer radioaktivt materiale.

Den nationale lovgivnings indhold: Den tillader alle undtagelser, der er godkendt ved denne proces. Undtagelsen består i følgende:

1. Køretøjerne skal:

   a) enten forsynes med faresedler efter de relevante forskrifter i ADR punkt 5.3.2, eller

   b) hvad angår køretøjer med en totalvægt på højst 3 500 kg, som medfører mindre end 10 kolli med ikke-fissilt eller fissilt undtaget radioaktivt materiale, hvor summen af disses transportindekser er højst 3, være forsynet med et forsynet med et skilt ifølge kravene i punkt 2.

2. Det skilt, der ifølge punkt 1 kan benyttes i et køretøj, der medfører radioaktivt materiale, skal opfylde følgende forskrifter:

   a) Det skal være kvadratisk med en sidelængde på mindst 12 cm. Alle bogstaver skal være trykt med sort fed skrift og læselige. Alle bogstaver skal tillige være relieftrykt eller stemplet. De store bogstaver i ordet "RADIOACTIVE" skal være mindst 12 mm høje, og alle andre store bogstaver skal være mindst 5 mm høje.

b) Det skal være så modstandsdygtigt over for brand, at ordene på skiltet stadig er læselige, selv om køretøjet har været i brand.

c) Det skal være solidt fastgjort i køretøjet på et sted, hvor det er klart synligt for føreren, uden dog at dennes udsyn hindres, og må kun være fremme, når køretøjet medfører radioaktivt materiale.

d) Det skal være udformet efter reglerne og være forsynet med navn, adresse og telefonnummer til brug i nødsituationer.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

Bemærkninger: Undtagelsen er nødvendig for begrænset transport af små mængder af radioaktivt materiale, først og fremmest enkeltpatientdoser af radioaktivt materiale, mellem lokale hospitalsafdelinger, hvor der benyttes små køretøjer og er begrænsede muligheder for at anbringe selv små orange faresedler. Erfaringen har vist, at der er problemer med anbringelse af orange faresedler på sådanne køretøjer, og at de vanskeligt kan sidde fast under normale transportforhold. Køretøjerne bliver mærket med faresedler med angivelse af indholdet i overensstemmelse med ADR punkt 5.3.1.5.2 (og normalt 5.3.1.7.4), så faren er tydeligt anført. Desuden anbringes der på et klart synligt sted et brandmodstandsdygtigt skilt med de relevante alarmeringsoplysninger. I praksis bliver der givet flere sikkerhedsoplysninger end ifølge bestemmelserne i ADR punkt 5.3.2.

Baseret på artikel 7, stk. 2, litra b1)

BE Belgien

RO–b1–BE–1

Om: Transport i nærheden af industrianlæg, herunder transport på offentlig vej.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Indhold i direktivets bilag: Bilag A og B.

Den nationale lovgivnings indhold: Undtagelserne vedrører dokumentation og mærkning af kolli og førerens bevis.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Dérogations 2-89, 4-97 og 2-2000.

Bemærkninger: Farligt gods transporteres mellem private områder

– undtagelse 2-89: tværs over offentlig vej (kemikalier i kolli)

– undtagelse 4-97: over en strækning på 2 km (blokke af råjern med en temperatur på 600°C)

– undtagelse 2-2000: over en strækning på ca. 500 m (IBC, PG II, III klasse 3, 5.1, 6.1, 8 og 9).

RO–b1–BE–2

Om: Flytning af lagertanke, der ikke er forudsat anvendt som transportmateriel.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.2 (f).

Den nationale lovgivnings indhold: Flytning af nominelt tomme lagertanke til rengøring/reparation tillades.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Dérogations 6-82, 2-85.

Bemærkninger: Undtagelse registreret hos Europa-Kommissionen under nr. 7 (i medfør af artikel 6, stk. 10).

RO–b1–BE–3

Om: Uddannelse af førere.

Lokal transport af UN 1202, 1203 og 1223 i kolli og i tanke (i Belgien inden for en radius af 75 km fra firmaets hovedkontor).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.2.

Indhold i direktivets bilag:
Uddannelsens opbygning:
1) Uddannelse, kolli
2) Uddannelse, tanke
2) Særlig uddannelse klasse 1
2) Særlig uddannelse klasse 7.

Den nationale lovgivnings indhold: Definitioner – bevis– udstedelse– duplikater– gyldighed og forlængelse – tilrettelæggelse af kurser og eksamener – undtagelser – straffe – afsluttende bestemmelser.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Præciseres i kommende regler.

Bemærkninger: Det foreslås, at der afholdes et første kursus afsluttet med en prøve, kun om transport af UN 1202, 1203 og 1223 i kolli og i tanke inden for en radius af 75 km fra firmaets hovedkontor – uddannelsens længde skal opfylde ADR-kravene - efter 5 år skal føreren gennemføre et genopfriskningskursus og bestå en ny prøve – beviset får betegnelsen "national transport af UN 1202, 1203 og 1223 i medfør af artikel 6, stk. 9, i direktiv 94/55".

RO–b1–BE–4

Om: Transport af farligt gods i tanke med henblik på bortskaffelse ved forbrænding.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 3.2.

Den nationale lovgivnings indhold: Som undtagelse fra tabellen i kapitel 3.2 tillades brug af tankcontainer med tankkode L4BH i stedet for tankkode L4DH på særlige vilkår til transport af væske, der reagerer med vand, giftig gas, III, n.o.s.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Dérogation 01 – 2002.

Bemærkninger: Denne regel finder kun anvendelse på transport af farligt affald over korte afstande.

RO–b1–BE–5

Om: Transport af affald til affaldsbortskaffelsesanlæg.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.2, 5.4, 6.1 (gamle regler: A5, 2X14, 2X12).

Indhold i direktivets bilag: Klassificering, mærkning og krav vedrørende emballering.

Den nationale lovgivnings indhold: I stedet for at klassificere affald efter ADR opdeles affaldet i forskellige grupper (antændelige opløsningsmidler, maling, syrer, batterier osv.) for at undgå farlige reaktioner inden for en gruppe. Konstruktionskravene til emballagerne er lempeligere.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

Bemærkninger: Disse regler kan benyttes ved transport af små mængder affald til bortskaffelsesanlæg.

RO–b1–BE–6

Om: Vedtagelse af RO–b1–SE–5.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning:

RO–b1–BE–7

Om: Vedtagelse af RO–b1–SE–6.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning:

RO–b1–BE–8

Om: Vedtagelse af RO–b1–UK–2.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning:

DE Tyskland

RO–b1–DE–1

Om: Udeladelse af visse angivelser i transportdokumentet (n2).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.1.1.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokumentets indhold.

Den nationale lovgivnings indhold: For alle klasser undtagen klasse 1 (bortset fra 1.4S), 5.2 og 7

kræves i transportdokumentet ikke anført oplysninger om

a) modtageren, hvis der er tale om lokal distribution (undtagen ved hele vognladninger og transport ad bestemte ruter)

b) antal og type emballager, hvis punkt 1.1.3.6 ikke finder anvendelse, og hvis køretøjet opfylder alle krav i bilag A og B

c) andet end transportdokument for seneste last, hvis der er tale om tomme urensede tanke.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 18.

Bemærkninger: Anvendelse af alle bestemmelserne er ikke praktisk mulig ved den pågældende transportform.
Undtagelsen er registreret hos Europa-Kommissionen under nr. 22 (i medfør af artikel 6, stk. 10).

RO–b1–DE–2

Om: Bulktransport af PCB-kontamineret materiale i klasse 9.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Bulktransport.

Den nationale lovgivnings indhold: Tilladelse til bulktransport i veksellad eller containere, der er forseglet, så de er uigennemtrængelige for væske og støv.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 11.

Bemærkninger: Undtagelse 11 tidsbegrænset: udløber 31.12.2004. Fra 2005 gælder samme bestemmelse i ADR og RID.
Se også den multilaterale aftale M137.
Liste nr. 4*.

RO–b1–DE–3

Om: Transport af emballeret farligt affald.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Del 1 til 5.

Indhold i direktivets bilag: Klassificering, emballering og mærkning.

Den nationale lovgivnings indhold: Klasse 2 til 6.1, 8 og 9: Sammenpakning og transport af farligt affald i emballager eller IBC'er; affaldet skal være emballeret i indvendige emballager (som indsamlet) og kategoriseret i specifikke affaldsgrupper (forebyggelse af farlige reaktioner i en affaldsgruppe); der skal anvendes særlige skriftlige instrukser vedrørende affaldsgrupper og som fragtbrev; indsamling af husholdnings- og laboratorieaffald m.v.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 20.

Bemærkninger: Liste nr. 6*.

DK Danmark

RO–b1–DK–1

Om: UN 1202, 1203, 1223 og klasse 2 – intet transportdokument.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokument kræves.

Den nationale lovgivnings indhold: Ved transport af mineralolieprodukter hørende til klasse 3, UN-nr. 1202, 1203 og 1223 og gasser hørende til klasse 2 i forbindelse med levering til to eller flere modtagere og indsamling af tilsvarende returgods fra to eller flere af disse, kan transportdokumentet udelades, såfremt de skriftlige anvisninger foruden de i øvrigt i ADR krævede oplysninger indeholder oplysninger om UN-nr., stofnavn og klasse.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Bekendtgørelse nr. 729 af 15.8.2001 om vejtransport af farligt gods.

Bemærkninger: Begrundelsen for den ovenfor beskrevne nationale undtagelse er, at der er udviklet elektronisk udstyr, således at f.eks. olieselskaberne til stadighed kan sende oplysninger om kunderne til køretøjerne. Eftersom disse oplysninger ikke foreligger, når transporten påbegyndes, men sendes til køretøjet under transporten, kan transportdokumenterne ikke udfærdiges, inden transporten påbegyndes. Denne form for transport finder kun sted inden for begrænsede områder.
Danmark har p.t. en lignende undtagelse i medfør af artikel 6, stk. 10.

EL Grækenland

RO–b1–EL–1

Om: Undtagelse fra sikkerhedskravene for faste tanke (tankvogne), der er registreret inden den 31.12.200, ved lokal transport eller transport af små mængder af visse kategorier af farligt gods.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1 og 6.8.2.2.2.

Indhold i direktivets bilag: Krav til konstruktion, udstyr, typegodkendelse, eftersyn, prøvning og mærkning af faste tanke (tankvogne), aftagelige tanke, tankcontainere og tankveksellad med råtanke af metal samt batterikøretøjer og multielement-gascontainere (MEGC).

Den nationale lovgivnings indhold: Overgangsbestemmelse: Faste tanke (tankvogne), aftagelige tanke og tankcontainere, der er registreret første gang i Grækenland mellem den 1.1.1985 og den 31.12.2001, kan stadig bruges indtil den 31.12.2010. Disse overgangsbestemmelser gælder for vogne til transport af følgende farlige stoffer: UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 og 3257. Transporten forudsættes at vedrøre små mængder eller finde sted som lokal transport med vogne, der er registreret i førnævnte referenceperiode. Overgangsperioden gælder for tankvogne, der er tilpasset til følgende:

1. ADR-bestemmelserne om eftersyn og prøvning i 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4 og 6.8.2.4.5 (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153 og 211.154).

2. Mindste vægtykkelse 3 mm for tanke med inddelinger med rumindhold på op til 3 500 liter og mindst 4 mm konstruktionsstål for tanke med inddelinger med rumindhold på op til 6 000 liter, uanset skillevæggenes type og tykkelse.

3. Hvis det anvendte materiale er aluminium eller et andet metal, skal tankene opfylde tykkelseskravene og øvrige tekniske specifikationer, der fremgår af de tekniske tegninger, der er godkendt af de lokale myndigheder i det land, hvor vognen tidligere har været registreret. Foreligger der ingen tekniske tegninger, skal tankene opfylde kravene i punkt 6.8.2.1.17 (211.127).

4. Tankene skal opfylde forskrifterne i randnr./punkt 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129) og punkt 6.8.2.2 sammen med punkt 6.8.2.2.1 og 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Nærmere betegnet tillades tankvogne med totalvægt under 4 tons, som er registreret første gang inden den 31.12.2002, og hvis vægtykkelse er mindre end 3 mm, til lokal transport af gasolie alene (UN 1202), hvis de ombygges i overensstemmelse med randnr. 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. **(**Krav til konstruktion, udstyr, eftersyn og prøvning af faste tanke (tankvogne) og aftagelige tanke, der er i brug, for visse kategorier af farligt gods).

RO-b1–EL–2

Om: Undtagelser fra bestemmelserne om konstruktion af basiskøretøjet, for så vidt angår køretøjer til lokal transport af farligt gods, som er registreret første gang inden den 31. december 2001.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2 og 9.2.3.3.

Indhold i direktivets bilag: Krav til konstruktion af basiskøretøjer.

Den nationale lovgivnings indhold: Undtagelsen gælder for køretøjer, der er bestemt til lokal transport af farligt gods (UN-nr. 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 og 3257), og som er registreret første gang inden den 31. december 2001.

Ovennævnte køretøjer skal opfylde kravene i kapitel 9 (punkt 9.2.1-9.2.6) i bilag B til direktiv 94/55/EF, dog med følgende fravigelser.

Opfyldelse af bestemmelserne i punkt 9.2.3.2 er kun nødvendig, hvis køretøjet af producenten er udstyret med blokeringsfrie bremser og skal være udstyret med et retardersystem som defineret i 9.2.3.3.1, som dog ikke nødvendigvis opfylder bestemmelserne i 9.2.3.3.2 og 9.2.3.3.3.

Elforsyningen til fartskriveren skal finde sted via en sikkerhedsbarriere, der er forbundet direkte til akkumulatoren (randnr. 220.514), og den elektriske løftemekanisme for truckakslen skal befinde sig, hvor den oprindelig er monteret af producenten af køretøjet, og være beskyttet i et passende forseglet hus (randnr. 220.517).

Tankvogne med en maksimal masse på mindre end 4 tons til lokal transport af diesel/gasolie (UN-nr. 1202) skal opfylde bestemmelserne i punkt 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 og 9.2.4.5, men ikke nødvendigvis de øvrige.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Tekniske krav til køretøjer, der allerede er i brug, og som er beregnet til lokal transport af visse kategorier af farligt gods.)

Bemærkninger: Der er kun få af de ovenfor beskrevne køretøjer sammenlignet med det samlede antal allerede registrerede køretøjer, og de er tilmed kun beregnet til lokal transport. Den ønskede undtagelses form, størrelsen af den berørte køretøjsflåde og typen af det gods, der transporteres, udgør ikke et trafiksikkerhedsproblem.

ES Spanien

RO–b1–ES–1

Om: Særligt udstyr til distribution af vandfri ammoniak.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.8.2.2.2.

Indhold i direktivets bilag: For at hindre, at indholdet slipper ud i tilfælde af beskadigelse af de udvendige tømningsanordninger (rørledninger, lukkeanordninger på siden) må den indvendige stopventil og dens sæde ikke kunne rives løs i tilfælde af ydre belastninger, og de skal være konstrueret på en sådan måde, at de kan modstå sådanne belastninger. Fyldnings- og tømningsanordninger (inklusive dæksler eller skruepropper) og eventuelle beskyttelseshætter skal kunne sikres mod uønsket åbning.

Den nationale lovgivnings indhold: Tanke, der anvendes til landbrugsformål til distribution og anvendelse af vandfri ammoniak, og som blev taget i brug før den 1. januar 1992, kan udstyres med udvendige i stedet for indvendige sikkerhedsanordninger, forudsat at de yder mindst den samme beskyttelse som tankens vægge.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

Bemærkninger: Inden den 1. januar 1992 blev en tanktype udstyret med udvendige sikkerhedsanordninger udelukkende brugt inden for landbruget til at sprede vandfri ammoniak direkte på jorden. Forskellige tanke af denne art er stadig i brug i dag. De kører sjældent med last på vejen, men anvendes udelukkende til spredning af gødning på store landbrug.

FI Finland

RO–b1–FI–1

*Om: Æ*ndring af informationen i transportdokumentet for eksplosive stoffer.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.2.1 (a).

Indhold i direktivets bilag: Særlige bestemmelser for klasse 1.

Den nationale lovgivnings indhold: I transportdokumentet er det tilladt at anvende antallet af detonatorer (1 000 detonatorer svarer til 1 kg sprængstof) i stedet for den faktiske nettomasse af eksplosive stoffer.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Bemærkninger: Informationen anses for at være tilstrækkelig til indenlandsk transport. Denne undtagelse anvendes hovedsageligt inden for sprængningsindustrien i forbindelse med små mængder, der transporteres lokalt.
Undtagelsen er registreret hos Europa-Kommissionen under nr. 31.

FR Frankrig

RO–b1–FR–1

Om: Brug af søtransportdokument som transportdokument ved korte ture efter losning af skib.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.

Indhold i direktivets bilag: Oplysninger, som skal være indeholdt i det dokument, der benyttes som transportdokument for farligt gods.

Den nationale lovgivnings indhold: Søtransportdokumentet benyttes som transportdokument inden for en radius på 15 km.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 23-4.

RO–b1–FR–2

Om: Transport af klasse 1-genstande sammen med farligt gods i andre klasser (91).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.2.1.

Indhold i direktivets bilag: Forbud mod sammenlæsning af kolli med forskellige faresedler.

Den nationale lovgivnings indhold: Mulighed for, at detonatorer (simple eller samlede) og varer, der ikke er i klasse 1, kan transporteres sammen på visse vilkår over afstande på højst 200 km i Frankrig.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 26.

RO–b1–FR–3

Om: Transport af stationære LPG-lagertanke (18).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Den nationale lovgivnings indhold: Der gælder særlige regler for transport af stationære LPG-lagertanke. Finder kun anvendelse på korte afstande.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 30.

RO–b1–FR–4

Om: Særregler for uddannelse af førere og godkendelse af køretøjer til transport i forbindelse med landbrug (korte afstande).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.8.3.2, 8.2.1 og 8.2.2.

Indhold i direktivets bilag: Tankes udstyr og uddannelse af førere.

Den nationale lovgivnings indhold:
Særregler for godkendelse af køretøjer.
Særlig uddannelse af førere.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 29-2 - Annexe D4.

IE Irland

RO-b1–IE–1

Om: Undtagelse fra kravet i 5.4.1.1.1 om, at transportdokumentet skal oplyse 1) modtagernes navn og adresse, 2) antallet af kolli og en beskrivelse af dem og 3) den samlede mængde farligt gods, når der er tale om transport af petroleum, dieselolie eller F-gas (LPG) med angivelse af de respektive stofidentifikationsnumre UN 1223, UN 1202 og UN 1965 til slutbrugeren.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.

Indhold i direktivets bilag: Dokumentation.

Den nationale lovgivnings indhold: Når petroleum, dieselolie eller F-gas (LPG) med stofidentifikationsnumrene hhv. UN 1223, UN 1202 og UN 1965, jf. bilag B.5 i bilag B til ADR, transporteres til slutbrugeren, er det ikke nødvendigt at anføre navn og adresse på modtageren, antallet af kolli, hhv. IBC'er eller beholdere og en beskrivelse af dem eller den samlede mængde transporteret gods på den transporterende enhed.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(2) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Ved levering af fyringsolie til husholdninger er det almindelig praksis at fylde kundens lagertank op, uanset hvor meget der er i den i forvejen - derfor kan man således ikke på det tidspunkt, hvor den lastede tankvogn begynder sin tur, vide, hvor stor den faktiske leverance bliver, ligesom man ikke kan vide, hvor mange kunder der skal leveres til på den enkelte tur. Når der skal leveres flasker med LPG til husholdninger, er det almindelig praksis at bytte de tomme flasker ud med fyldte, og heller ikke her kan man ved turens begyndelse vide, hvor mange kunder der skal betjenes, og hvor meget de hver især skal have.

RO–b1–IE–2

Om: Undtagelse, der ved transport af tomme urensede tanke giver mulighed for at benytte transportdokumentet for seneste last som det transportdokument, der forlanges i 5.4.1.1.1.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.

Indhold i direktivets bilag: Dokumentation.

Den nationale lovgivnings indhold: Ved transport af tomme urensede tanke er transportdokumentet for seneste last tilstrækkeligt.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(3) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Særlig ved levering af benzin og/eller dieselolie til tankstationer vender tankvognen direkte tilbage til oliedepotet (for ny påfyldning med henblik på de næste leverancer) straks efter levering af sidste last.

RO–b1–IE–3

Om: Undtagelse, der giver mulighed for at losse og laste farligt gods på offentlige steder uden særlig tilladelse fra de kompetente myndigheder, selvom den særlige bestemmelse CV1 under punkt 7.5.11 eller S1 i kapitel 8.5 gælder for dette gods.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5 og 8.5.

Indhold i direktivets bilag: Supplerende bestemmelser om af- og pålæsning og håndtering.

Den nationale lovgivnings indhold: Af- og pålæsning af farligt gods på offentlige steder er som afvigelse fra kravene i 7.5.11 og 8.5 tilladt uden særlig tilladelse fra den kompetente myndighed.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(5) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: For indenlandsk transport inden for staten udgør denne bestemmelse en meget stor byrde for de kompetente myndigheder.

RO–b1–IE–4

Om: Undtagelse, der muliggør transport af emulsionsmatrix til sprængstoffer med stofidentifikationsnummer 3375 i tanke.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 4.3.

Indhold i direktivets bilag: Anvendelse af tanke mv.

Den nationale lovgivnings indhold: Det tillades at transportere emulsionsmatrix til sprængstof med stofidentifikationsnummer UN 3375 i tanke.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(6) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Selvom matricen er klassificeret som fast stof, har den ikke pulver- eller granulatform.

RO–b1–IE–5

Om: Undtagelse fra forbuddet i punkt 7.5.2.1 mod sammenlæsning af genstande i forenelighedsgruppe B og stoffer og genstande i forenelighedsgruppe D på samme køretøj som farligt gods i klasse 3, 5.1 og 8 i tanke.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser om af- og pålæsning og håndtering.

Den nationale lovgivnings indhold: Kolli, der indeholder genstande i forenelighedsgruppe B i ADR-klasse 1, og kolli, der indeholder stoffer og genstande i forenelighedsgruppe D i ADR-klasse 1, må transporteres i samme køretøj som farligt gods i ADR-klasse 3, 5.1 eller 8 under forudsætning af, at: a) de pågældende kolli i ADR-klasse 1 transporteres i særskilte containere/lastrum, hvis konstruktion den kompetente myndighed har godkendt, og på vilkår, som den kompetente myndighed har godkendt, og b) de pågældende stoffer i ADR-klasse 3, 5.1 eller 8 transporteres i beholdere, der opfylder den kompetente myndigheds krav, hvad angår konstruktion, fremstilling, prøvning, undersøgelse, drift og anvendelse.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(7) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: På betingelser, som den kompetente myndighed har godkendt, tillades det, at genstande og stoffer af klasse 1 i kompatibilitetsgruppe B og D læsses på samme køretøj som farligt gods i tanke af klasse 3, 5.1 og 8 — dvs. på "pumpevogne".

RO–b1–IE–6

Om: Undtagelse fra kravet i punkt 4.3.4.2.2, hvorefter bøjelige fyldnings- og tømningsrør, som ikke er permanent fastgjort til tanken på en tankvogn, skal være tomme under transport.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 4.3.

Indhold i direktivets bilag: Anvendelse af tankvogne.

Den nationale lovgivnings indhold: Oprullede slanger (herunder de tilhørende faste rør), der er monteret på tankvogne, som benyttes til detaildistribution af olieprodukter med stofidentifikationsnumrene UN 1202, UN 1223, UN 1011 og UN 1978, skal ikke være tomme under vejtransport, hvis der træffes de fornødne forholdsregler for at forebygge tab af indholdet.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Regulation 82(8) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: Bøjelige slanger monteret på tankvogne, som leverer til boliger, skal være permanent fyldte, også under transport. Udpumpningssystemet betegnes "wet-line" og kræver, at tankvognens måler og slange er fyldt, hvad der skal sikre, at kunden får den korrekte mængde af varen.

RO–b1–IE–7

Om: Undtagelse fra visse krav i punkt 5.4.0, 5.4.1.1.1 og 7.5.11 i ADR om bulktransport af ammoniumnitratbaseret gødning, UN 2067, fra havne til modtagere.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.0, 5.4.1.1.1 og 7.5.11.

Indhold i direktivets bilag: Kravet om et særskilt transportdokument for hver tur med oplysning om den korrekte samlede mængde af den aktuelle last; kravet om at køretøjet skal rengøres før og efter turen.

Den nationale lovgivnings indhold: Forslag om en undtagelse, der skal gøre det muligt at modificere ADR-kravene til transportdokumenter og rensning af køretøj. Formålet er at tage hensyn til de praktiske forhold ved bulktransport fra havn til modtager.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Foreslået ændring af "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Bemærkninger: ADR-reglerne omfatter: a) krav om et særskilt transportdokument med oplysning om den samlede masse for den aktuelle transport af farligt gods og b) den særlige bestemmelse CV24 om rengøring for hvert eneste læs, der transporteres mellem havnen og modtageren under losningen af et bulkskib. Da der er tale om lokal transport i forbindelse med losning af et skib, hvor flere læs af samme stof transporteres mellem skib og modtager

[inden for samme dag eller på hinanden følgende dage], må et enkelt transportdokument med tilnærmelsesvis angivelse af den samlede masse af hvert læs være nok, og det skulle ikke være nødvendigt at kræve den særlige bestemmelse CV24 anvendt.

LT Litauen

RO–b1–LT–1

Om: Vedtagelse af RO–b1–EL–1.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių ve˛imo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringens beslutning nr. 337 om vejtransport af farligt gods i Republikken Litauen, vedtaget den 23. marts 2000).

RO–b1–LT–2

Om: Vedtagelse af RO–b1–EL–2.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių ve˛imo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringens beslutning nr. 337 om vejtransport af farligt gods i Republikken Litauen, vedtaget den 23. marts 2000).

NL Nederlandene

RO–b1–NL–1

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.6; 3,3; 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10; 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3; 7.5.4; 7.5.7; 8.1.2.1 a) og b); 8.1.5 c); 8.3.6.

Indhold i direktivets bilag:

1.1.3.6: Undtagelser vedrørende mængden af farligt gods transporteret per transporterende enhed.

3.3: Særlige bestemmelser gældende for bestemte stoffer og genstande.

4.1.4: Fortegnelse over emballeringsforskrifter. **4.1.6**: Særlige emballeringsbestemmelser for gods i klasse 2. **4.1.8**: Særlige emballeringsbestemmelser for smittefarlige stoffer. **4.1.10**: Særlige bestemmelser for sammenpakning.

5.2.2: Mærkning af kolli. **5.4.0**: Ved enhver transport af gods, der er omfattet af ADR, skal den relevante dokumentation som foreskrevet i dette kapitel forefindes i den transporterende enhed, medmindre de i 1.1.3.1-1.1.3.5 anførte undtagelser finder anvendelse. **5.4.1**: Transportdokument for farligt gods og beslægtede oplysninger. **5.4.3**: Skriftlige anvisninger.

7.5.4: Forholdsregler i forbindelse med fødevarer, andre næringsmidler og foderstoffer. **7.5.7**: Håndtering og stuvning.

8.1.2.1: Følgende dokumenter, ud over sådanne, som er foreskrevet i andre bestemmelser, skal følge med den transporterende enhed: **a)** de i 5.4.1 foreskrevne transportdokumenter vedrørende alt det transporterede farlige gods, og hvor det er relevant containerpakkeattesten foreskrevet i 5.4.2, **b)** de i 5.4.3 foreskrevne skriftlige anvisninger vedrørende alt det transporterede farlige gods. **8.1.5**: Transporterende enheder med farligt gods skal være forsynet med: **c)** det nødvendige udstyr til at iværksætte de yderligere og særlige foranstaltninger, som er omtalt i de skriftlige anvisninger ifølge 5.4.3. **8.3.6**: Standsning af motoren under af- og pålæsning.

Følgende punkter i ADR finder ikke anvendelse:

a. 1.1.3.6

b. 3.3

c. 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10

d. 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3

e. 7.5.4; 7.5.7

f. 8.1.2.1. a) og b); 8.1.5. c); 8.3.6.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Ordningen er sådan udformet, at private kan aflevere "små mængder kemisk affald" på ét sted. Der kan f.eks. være tale om rester af sådanne materialer som farvestoffer. Faren reduceres mest muligt ved valg af transportmiddel, bl.a. brug af særlige transporterende enheder og opsætning af rygeforbudsskilte, så de er synlige for publikum.

Da der er tale om indlevering af små mængder og emballering af særlig karakter, giver denne artikel dispensation fra en række afsnit i ADR. Der er fastsat supplerende regler andetsteds i ordningen.

RO–b1–NL–2

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.6.

Indhold i direktivets bilag: Undtagelser vedrørende mængden af farligt gods transporteret per transporterende enhed.

Den nationale lovgivnings indhold:

Førerens bevis for uddannelse og den i artikel 16, stk. 1, litra b, omhandlede note forefindes i køretøjet. Føreren af køretøjet er uddannet til "transport af farligt affald" med bevis herfor udstedt af CCV (centralkontoret for uddannelse af erhvervschauffører).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijkgevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Da der kan forekomme mange forskellige slags farligt affald fra husstande, skal transportoperatøren have bevis for faglig uddannelse, uanset at der kun er tale om små mængder affald. Derudover kræves det, at transportoperatøren har bevis for uddannelse til transport af farligt affald.

En af grundene hertil er, at man skal være sikker på, at operatøren ikke f.eks. blander syrer og baser sammen, og at han ved, hvad der er den korrekte reaktion i tilfælde af uheld.

RO–b1–NL–3

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 1.1.3.6.

Indhold i direktivets bilag: Undtagelser vedrørende mængden af farligt gods transporteret per transporterende enhed.

Den nationale lovgivnings indhold:

Følgende skal være til stede i køretøjet: b. skriftlige instrukser og oplysninger, der er udformet i overensstemmelse med bilaget til bekendtgørelsen om ordningen.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Da der i ordningen ikke gives dispensation fra punkt 1.1.3.6 i ADR, skal der også foreligge skriftlige instrukser for små mængder. Det skønnes nødvendigt på grund af de mange forskellige slags farligt affald, der kan afleveres, og da de, der afleverer det (private), ikke er bekendt med den mulige fare.

RO–b1–NL–4

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold:

1. Farligt affald fra husstande skal afleveres i en tæt tillukket emballage, der er egnet til det pågældende stof, og

    a) som for genstande i klasse 6.2 ikke kan forvolde skade ved afleveringen

    b) som for farligt affald fra husstande, som har industriel oprindelse, består af en kasse med et rumindhold på højst 60 liter, hvori affaldet er anbragt adskilt efter fareklasse (kga-box).

2. Emballagen skal på ydersiden være fri for farligt affald.

3. Stoffets navn skal være anført på emballagen.

4. Der må kun afleveres én kasse som beskrevet i punkt 1, litra b), ad gangen.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Denne artikel er en følge af artikel 3, hvor bestemte passager i ADR erklæres ikke-gældende. Under denne ordning er emballage, der er godkendt i henhold til ADR, punkt 6.1, ikke påkrævet. Det skyldes, at der kun håndteres små mængder farlige stoffer. I stedet er der i denne artikel fastsat regler, bl.a. krav om, at de farlige stoffer afleveres i lukkede beholdere, så udsivning fra emballagerne undgås.

RO–b1–NL–5

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold:

Køretøjets lastrum er adskilt fra førerhuset med en tyk solid væg, eller lastrummet er ikke en fast del af køretøjet.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 7 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Under denne ordning er emballage, der er godkendt i henhold til ADR, punkt 6.1, ikke påkrævet. Det skyldes, at der kun håndteres små mængder farlige stoffer. Artiklen indeholder supplerende krav, som skal forhindre, at der trænger giftige dampe ind i førerhuset.

RO–b1–NL–6

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold:

Hvis lastrummet er lukket, er der foroven anbragt en udsugning, der hele tiden er i gang, og forneden er der ventilationsåbninger.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 8 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Under denne ordning er emballage, der er godkendt i henhold til ADR, punkt 6.1, ikke påkrævet. Det skyldes, at der kun håndteres små mængder farlige stoffer. Artiklen indeholder supplerende krav, som skal forhindre, at der akkumuleres giftige dampe i lastrummet.

RO–b1–NL–7

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold:

1. På køretøjet er der monteret enheder, som under transporten

   a) er beskyttet, så de ikke kan rykke sig, og

   b) er lukket med låg og beskyttet mod utilsigtet åbning.

2. Stk. 1, litra b), finder hverken anvendelse ved kørsel med indsamling, eller når køretøjet holder stille på indsamlingsturene.

3. Der skal i køretøjet være tilstrækkelig fri plads til, at det afleverede farlige affald kan sorteres og anbringes i de forskellige enheder.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Under denne ordning er emballage, der er godkendt i henhold til ADR, punkt 6.1, ikke påkrævet. Det skyldes, at der kun håndteres små mængder farlige stoffer. Hensigten med denne artikel er, ved hjælp af enheder til opbevaring af emballager, at garantere, at hver kategori af farligt gods opbevares korrekt.

RO–b1–NL–8

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold:

1. Farligt affald fra husstande transporteres udelukkende i celler.

2. Der er en særskilt celle for alle stoffer og genstande i de enkelte klasser.

3. For stoffer og genstande i klasse 8 er der særskilte celler for syrer, baser og akkumulatorer.

4. Aerosolbeholdere kan anbringes i papkasser, der kan lukkes, hvis disse kasser transporteres som angivet i artikel 9, stk. 1.

5. Hvis der er afleveret ildslukkere i klasse 2, kan de anbringes i samme celle som aerosolbeholdere, der ikke er pakket i papkasser.

6. Som fravigelse fra bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, kræves der ikke låg ved transport af akkumulatorer, hvis de er anbragt på en sådan måde i cellen, at akkumulatorernes åbninger er lukket og vender opad.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

Bemærkninger: Denne artikel er en følge af artikel 3, hvor bestemte passager i ADR erklæres ikke-gældende. Under denne ordning er emballage, der er godkendt i henhold til ADR, punkt 6.1, ikke påkrævet. Artiklen indeholder krav til de celler, som farligt affald fra husstande opbevares midlertidigt i.

RO–b1–NL–9

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Bestemmelser for konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold:

1. Cellerne eller kasserne til transport af aerosolbeholdere skal være tydeligt mærket som følger:

   a) for aerosolbeholdere i klasse 2, som er anbragt i papkasser: ordet "SPUITBUSSEN" (spraydåser)

   b) for ildslukkere i klasse 2 og aerosolbeholdere: fareseddel nr. 2.2

   c) for ildslukkere i klasse 3 og aerosolbeholdere: fareseddel nr. 3

   d) for malingaffald i klasse 4.1: fareseddel nr. 4.1

   e) for skadelige stoffer i klasse 6.1: fareseddel nr. 6.1

   f) for genstande i klasse 6.2: fareseddel nr. 6.2

   g) for ætsende stoffer i klasse 8: fareseddel nr. 8, desuden:

   h) for basiske stoffer, ordet "BASEN" (baser)

   i) for sure stoffer, ordet "ZUREN" (syrer)

   j) for akkumulatorer, ordet "ACCU'S" (akkumulatorer).

2. På de aflukkelige rum i køretøjer, hvor cellerne kan være anbragt, skal samme faresedler og tekst være anbragt synligt.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Denne artikel er en følge af artikel 3, hvor bestemte passager i ADR erklæres ikke-gældende. Under denne ordning er emballage, der er godkendt i henhold til ADR, punkt 6.1, ikke påkrævet. Artiklen indeholder krav til mærkning af de celler, som farligt affald fra husstande opbevares midlertidigt i.

RO–b1–NL–10

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.4.

Indhold i direktivets bilag: Forholdsregler i forbindelse med fødevarer, andre næringsmidler og foderstoffer.

Den nationale lovgivnings indhold:

1. Transport af fødevarer og foder samtidig med farligt affald fra husstande er forbudt.

2. Køretøjet skal holde stille under indsamlingen.

3. Køretøjet skal have gult blink, mens det kører eller holder stille for indsamling.

4. Under indsamling på et fast sted, der er afmærket til dette formål, skal motoren være standset, og uanset punkt 3 kan det gule blink da være slået fra.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Forbuddet i ADR punkt 7.5.4 er her udvidet, da der med de mange stoffer, der afleveres, næsten altid vil være et stof i klasse 6.1 til stede.

RO–b1–NL–11

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.5.9.

Indhold i direktivets bilag: Forbud mod rygning.

Den nationale lovgivnings indhold: Skilte med "rygning forbudt" skal være anbragt tydeligt på køretøjets sider og bagende.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Da ordningen går ud på, at private kan aflevere farlige stoffer, kræves det i artikel 9, stk. 4, at der er opsat tydelige skilte om "rygning forbudt".

RO–b1–NL–12

Om: Ordning for transport af farligt affald fra husstande 2002.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.1.5.

Indhold i direktivets bilag: Diverse udstyr.

Transporterende enheder med farligt gods skal være forsynet med:

a) mindst én stopklods pr. køretøj af passende størrelse i forhold til køretøjets vægt og hjulenes diameter

b) det nødvendige udstyr til at iværksætte de generelle foranstaltninger, som er omtalt i de skriftlige anvisninger ifølge 5.4.3, bl.a. følgende:

- to selvstående advarselsmarkeringer (f.eks. reflekterende kegler, advarselstrekanter eller blinkende gule lygter, som er uafhængige af køretøjets elektriske system)
- en sikkerhedsjakke eller -dragt af god kvalitet (f.eks. som beskrevet i europæisk standard EN 471) til hvert medlem af køretøjets mandskab
- en håndlygte (se også 8.3.4) til hvert medlem af køretøjets mandskab
- et åndedrætsbeskyttende udstyr i overensstemmelse med tillægsbestemmelse S7 (se kapitel 8.5), hvis denne finder anvendelse i henhold til angivelsen i kolonne 19 i tabel A i kapitel 3.2

c) det nødvendige udstyr til at iværksætte de yderligere og særlige foranstaltninger, som er omtalt i de skriftlige anvisninger ifølge 5.4.3.

Den nationale lovgivnings indhold: Til hvert medlem af køretøjets mandskab skal der i køretøjet forefindes et sikkerhedssæt med:

a) tætsluttende sikkerhedsbrille

b) åndedrætsværn

c) syrebestandige og syretætte overalls eller forklæde

d) handsker af syntetisk gummi

e) syrebestandige og syretætte støvler eller sikkerhedssko samt

f) øjenskylleflaske med destilleret vand.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Bemærkninger: Da der afleveres mange forskellige farlige stoffer, stilles der ekstra krav om obligatorisk sikkerhedsudstyr ud over de i ADR punkt 8.1.5 anførte.

SE Sverige

RO–b1–SE–1

Om: Transport af farligt affald til bortskaffelsesanlæg for farligt affald.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 2, 5.2 og 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Klassificering og mærkning samt krav til konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold: Lovgivningen består af enklere klassificeringskriterier, mindre strenge krav til konstruktion og prøvning af emballager og ændrede mærkningskrav.

Farligt affald inddeles i forskellige affaldsgrupper i stedet for at klassificeres ifølge ADR. Hver affaldsgruppe omfatter stoffer, som i overensstemmelse med ADR kan sammenpakkes.

Hver emballage kræves mærket med den pågældende affaldsgruppe i stedet for UN-nummeret.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Reglerne gælder kun for transport af farligt affald fra offentlige genbrugspladser til bortskaffelsesanlæg for farligt affald.

RO–b1–SE–2

Om: Navn og adresse på afsender i transportdokumentet.

Henvisning til bilag I.1 til dette direktiv: 5.4.1.1.

Indhold i direktivets bilag: Krav om generelle oplysninger i transportdokumentet.

Den nationale lovgivnings indhold: I den nationale lovgivning kræves afsenderens navn og adresse ikke, hvis tom urenset emballage returneres som led i et distributionssystem.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Tomme urensede returemballager vil i de fleste tilfælde stadig indeholde en lille mængde farligt gods.
Undtagelsen finder især anvendelse på virksomheder, der returnerer tomme urensede gasbeholdere, når de får leveret fyldte beholdere.

RO–b1–SE–3

Om: Transport af farligt gods i nærheden af industrianlæg, herunder transport ad offentlig vej mellem anlæggenes forskellige dele.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Indhold i direktivets bilag: Krav til transport af farligt gods på offentlig vej.

Den nationale lovgivnings indhold: Transport i nærheden af industrianlæg, herunder transport ad offentlig vej mellem anlæggenes forskellige dele. Undtagelserne omhandler mærkning af emballager, transportdokumenter, førernes beviser og godkendelsesattest ifølge del 9.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Det forekommer ikke sjældent, at farligt gods overføres mellem private områder, der ligger på hver sin side af en offentlig vej. Sådan transport er ikke transport af farligt gods ad privat vej og bør derfor omfattes af de relevante krav. Jf. også direktiv 96/49/EF, artikel 6, stk. 14.

RO–b1–SE–4

Om: Transport af farligt gods, der er beslaglagt af myndighederne.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Indhold i direktivets bilag: Krav til vejtransport af farligt gods.

Den nationale lovgivnings indhold: Reglerne kan fraviges, hvis de er begrundet i beskyttelse af arbejdstagerne, risiko ved omladning, fremlæggelse af bevismateriale mv.

Reglerne kan kun fraviges, hvis sikkerhedsniveauet er tilfredsstillende ved normale transportforhold.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Undtagelserne gælder kun for myndigheder, der har beslaglagt farligt gods.

Undtagelsen agtes kun anvendt på lokal transport af f.eks. gods, der er taget i forvaring af politiet, herunder eksplosivstoffer eller tyvekoster. Problemet med denne type gods er, at man aldrig kan være sikker på klassificeringen. Dertil kommer, at godset ofte hverken er emballeret eller mærket i overensstemmelse med ADR. Politiet foretager flere hundrede sådanne transporter hvert år.

Indsmuglet spiritus må transporteres fra det sted, hvor det er beslaglagt, til et depot for bevismateriale og derfra til et destruktionsanlæg; de to sidstnævnte kan ligge ret langt fra hinanden. Undtagelserne indebærer, at a) hver emballage ikke behøver at være mærket, og at b) det ikke er nødvendigt at anvende godkendte emballager. Alle paller, der indeholder sådanne emballager, skal dog være korrekt mærket. Alle andre krav skal være opfyldt. Der foregår ca. 20 sådanne transporter om året.

RO–b1–SE–5

Om: Transport af farligt gods i og omkring havne.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.1.2, 8.1.5 og 9.1.2.

Indhold i direktivets bilag: Dokumenter, der skal følge med den transporterende enhed; alle transporterende enheder med farligt gods skal have det specificerede udstyr; godkendelse af køretøjer.

Den nationale lovgivnings indhold:
Dokumenter (undtagen førerens bevis) behøver ikke at følge med den transporterende enhed.
En transporterende enhed behøver ikke at have det i punkt 8.1.5 specificerede udstyr.
Der kræves ikke godkendelsesattest for trækkende køretøjer.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Jf. direktiv 96/49/EF, artikel 6, stk. 14.

RO–b1–SE–6

Om: ADR-uddannelsesbevis for inspektører.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.2.1.

Indhold i direktivets bilag: Førere af køretøjer skal gennemføre uddannelseskurser.

Den nationale lovgivnings indhold: Inspektører, der foretager den årlige tekniske inspektion af køretøjet, behøver hverken at gennemføre de uddannelseskurser, der er nævnt i 8.2, eller at være i besiddelse af ADR-uddannelsesbeviset.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: I nogle tilfælde kan køretøjer, der undersøges ved den tekniske inspektion, være lastet med farligt gods, f.eks. urensede tomme tanke.
Kravene i 1.3 og 8.2.3 finder stadig anvendelse.

RO–b1–SE–7

Om: Lokal distribution af UN 1202, 1203 og 1223 i tankvogne.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.1.6 og 5.4.1.4.1.

Indhold i direktivets bilag: For tomme urensede tanke og tankcontainere skal beskrivelsen følge punkt 5.4.1.1.6. Hvis der er flere modtagere, kan deres navn og adresse anføres i andre dokumenter.

Den nationale lovgivnings indhold: For tomme urensede tanke og tankcontainere er beskrivelsen i medfør af 5.4.1.1.6 i transportdokumentet ikke påkrævet, hvis der i lasteplanen

er anført et 0 ud for mængden af stoffet. Modtagernes navn og adresse kræves ikke i noget dokument i køretøjet.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

RO–b1–SE–8

Om: Flytning af tomme urensede lagertanke, der ikke er bestemt til brug som transportmateriel.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4.1.1.1, 6.8 og 8.2.2.8.1.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokument, krav til konstruktion, prøvning mv. af tanke samt førerens bevis.

Den nationale lovgivnings indhold: Stoffer under UN 1202, 1203, 1223 og 1965 kan transporteres i faste tanke, der ikke er bestemt til brug som transportmateriel. Tankene skal være tomme.

Den transporterende enhed skal mærkes som en tankvogn med det pågældende stof. Føreren skal være i besiddelse af et bevis, jf. punkt 8.2.2.7.1.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Undtagelsen gælder ved flytning af lagertanke, f.eks. i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse.

Undtagelsen begrundes med, at man derved undgår den risiko og de miljøvirkninger, der er forbundet med rensning af de tomme tanke inden transporten.

Undtagelsen gælder for små mængder. Denne transporttype er ofte lokal, men i enkelte tilfælde kan den være længere end 300 km i det tyndt befolkede Nordsverige.

Vilkår for transporten: Udstyr på lagertanken må ikke være sådan anbragt, at det kan beskadiges under transporten. Dokumentation for, at lagertanken er godkendt til det pågældende stof, skal følge med køretøjet. Det materiel, der benyttes til fastgørelse af tanken til køretøjet, skal kunne fastholde en tank, der vejer det dobbelte af den tank, der transporteres. Brandfarlige stoffer må ikke transporteres som last på samme køretøj som tanken.

RO–b1–SE–9

Om: Lokal transport i forbindelse med landbrug og byggearbejder.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 5.4, 6.8 og 9.1.2.

Indhold i direktivets bilag: Transportdokument; konstruktion af tanke; godkendelsesattest.

Den nationale lovgivnings indhold: Lokal transport i forbindelse med landbrug og byggearbejder er fritaget for at opfylde en række krav:
- Der kræves ikke en erklæring om det farlige gods.
- Ældre tanke/containere, der ikke er konstrueret i overensstemmelse med kapitel 6.8, men i overensstemmelse med ældre national lovgivning, og som er monteret på mandskabsvogne, kan stadig benyttes.
- Ældre tankvogne, der ikke opfylder kravene i 6.7 og 6.8, og som er beregnet til transport af stoffer under UN 1268, 1999, 3256 og 3257, med eller uden udstyr til udlægning af vejbelægning, kan stadig benyttes til lokal transport og omkring vejarbejder.
- Der kræves ikke en godkendelsesattest for mandskabsvogne og tankvogne med eller uden udstyr til udlægning af vejbelægning.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: En mandskabsvogn er en slags campingvogn for et arbejdshold, hvori der er et opholdsrum og desuden monteret en ikke godkendt tank/container til dieselbrændstof beregnet til skovbrugstraktorer.

RO–b1–SE–10

Om: Tanktransport af sprængstoffer.

Henvisning til bilag I.1,4. til dette direktiv: 4.1.4.

Indhold i direktivets bilag: Sprængstoffer kan kun pakkes i emballage i overensstemmelse med 4.1.4.

Den nationale lovgivnings indhold: Den kompetente nationale myndighed godkender køretøjer beregnet til tanktransport af sprængstoffer. Tanktransport er kun tilladt for de sprængstoffer, der er nævnt i forordningen, eller som den kompetente myndighed har givet særlig tilladelse til.

Et køretøj lastet med sprængstoffer skal mærkes i overensstemmelse med 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2. og 5.3.1.4. Kun et køretøj i den transporterende enhed må indeholde farligt gods.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Appendiks S - Særlige bestemmelser for indenlandsk transport af farligt gods ad vej udstedt i overensstemmelse med loven om transport af farligt gods og den svenske forordning SÄIFS 1993:4.

Bemærkninger: Gælder kun for indenlandsk transport, og når transporten især er af lokal karakter. De pågældende forordninger var gældende, inden Sverige tiltrådte Den Europæiske Union.
Kun to virksomheder udfører transport af sprængstoffer i tankvogne. Man forventer at gå over til emulsioner i en nær fremtid.
Gammel undtagelse nr. 84.

RO–b1–SE–11

Om: Førerbevis

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.2.

Indhold i direktivets bilag: Krav til uddannelse af køretøjets mandskab.

Den nationale lovgivnings indhold: Uddannelse af førere er ikke tilladt med nogen af de køretøjer, der er nævnt i 8.2.1.1.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Appendiks S - Særlige bestemmelser for indenlandsk transport af farligt gods ad vej udstedt i overensstemmelse med loven om transport af farligt gods.

Bemærkninger: Lokal transport.

RO–b1–SE–12

Om: Transport af UN 0335 fyrværkeri.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag B, punkt 7.2.4, V2 (1).

Indhold i direktivets bilag: Krav om brug af køretøjer af typen EX/II og EX/III.

Den nationale lovgivnings indhold: Ved transport af UN 0335 fyrværkeri finder den særlige bestemmelse V2 (1) i punkt 7.2.4 kun anvendelse, hvis nettovægten af det eksplosive indhold overstiger 3 000 kg (4 000 kg med påhængskøretøj), og hvis fyrværkeriet er klassificeret som UN 0335 ifølge tabellen for standardklassificering af fyrværkeri i punkt 2.1.3.5.5 i den 14. reviderede udgave af FN's anbefalinger for transport af farligt gods.

En sådan klassificering finder sted med den kompetente myndigheds godkendelse. I transportenheden skal der medføres en bekræftelse af klassificeringen.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Tillæg S - Særlige regler for indenlandsk transport af farligt gods ad vej udstedt i medfør af loven om transport af farligt gods.

Bemærkninger: Transport af fyrværkeri finder kun sted i to korte perioder om året, nemlig ved årsskiftet og ved månedsskiftet april/maj. Transporten fra leverandør til terminal kan uden større vanskeligheder udføres med den bestående flåde af EX-godkendte køretøjer. Distributionen af fyrværkeriet fra terminalerne til udsalgene og af overskudsvarer tilbage til terminalerne begrænses imidlertid af mangelen på EX-godkendte køretøjer. Transportørerne har ingen interesse i at investere i sådanne godkendelser, da de ikke kan få dækket deres udgifter. Dermed bringes fyrværkerileverandørernes eksistens i fare, fordi de ikke kan få deres produkter på markedet.

For at denne undtagelse kan finde anvendelse skal fyrværkeriet være klassificeret ifølge standardlisten i FN's anbefalinger, hvilket garanterer den mest aktuelle klassificering.

Der er indført en tilsvarende undtagelse for UN 0336 fyrværkeri i den særlige bestemmelse 651 i punkt 3.3.1 i ADR 2005.

UK Det Forenede Kongerige

RO–b1–UK–1

Om: Køretøjer med farligt gods, der krydser offentlig vej (N8).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: Bilag A og B.

Indhold i direktivets bilag: Krav til transport af farligt gods på offentlig vej.

Den nationale lovgivnings indhold: Reglerne for transport af farligt gods gælder ikke for private områder, der ligger på hver sin side af en vej. For klasse 7 finder denne undtagelse ikke anvendelse på nogen af bestemmelserne i forordningerne fra 2002 om radioaktive materialer (vejtransport).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.3 Schedule 2 (3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 3(3)(b).

Bemærkninger: Det kan let forekomme, at gods overføres mellem private områder, der ligger på hver sin side af en vej. Der er ikke tale om transport af farligt gods ad offentlig vej i udtrykkets sædvanlige forstand, og i sådanne tilfælde bør ingen af forskrifterne for farligt gods finde anvendelse.

RO–b1–UK–2

Om: Undtagelse fra forbuddet mod, at føreren og dennes medhjælper åbner emballager af farligt gods i en lokal distributionskæde fra et lokalt distributionsdepot til et detailudsalg eller en slutbruger eller fra detailudsalget til slutbrugeren (dog ikke klasse 7) (N11).

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 8.3.3.

Indhold i direktivets bilag : Forbud mod, at føreren og dennes medhjælper åbner emballager med farligt gods.

Den nationale lovgivnings indhold: Forbuddet mod åbning af emballager modificeres med bestemmelsen "medmindre køretøjsoperatøren tillader det".

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

Bemærkninger: En bogstavelig fortolkning af forbuddet i bilaget kan skabe alvorlige problemer for detaildistributionen.

RO–b1–UK–3

Om: Alternative transportbestemmelser for træfade indeholdende UN 3065 i emballagegruppe III

Henvisning til I.1. til dette direktiv: Kapitel 1.4, 4.1, 5.2 og 5.3.

Indhold i direktivets bilag: Krav til emballering og mærkning.

Den nationale lovgivnings indhold: Muliggør transport af alkoholholdige drikkevarer med et alkoholindhold på over 24 volumenprocent, men ikke over 70 volumenprocent (emballagegruppe III) i ikke–UN-godkendte træfade uden faresedler, der er underlagt strengere lastekrav og krav til køretøjerne.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

Bemærkninger: Der er tale om et produkt med en høj værdi, der er pålagt punktafgift, og som skal transporteres mellem destilleriet og frilagre i sikre forseglede køretøjer forsynet med regeringens afgiftssegl. Lempelsen af kravene til emballering og mærkning tages i betragtning i de supplerende krav for at garantere sikkerheden.

II

Jernbanetransport

II.1. RID

Reglementet for international befordring af farligt gods med jernbane i appendiks C i konventionen om international jernbanebefordring (COTIF), som finder anvendelse fra 1. januar 2009.

II.2. Supplerende overgangsbestemmelser

1. Medlemsstaterne kan opretholde undtagelser, der er vedtaget på grundlag af artikel 4 i direktiv 96/49/EF, frem til den 31. december 2010, eller indtil bilag II.1 ændres for at afspejle FN's anbefalinger for transport af farligt gods, som der henvises til i den pågældende artikel, hvis denne ændring foretages tidligere.

2. Medlemsstaterne kan på deres eget område tillade brug af vogne og tankvogne med en hjulafstand på 1520 mm, som er fremstillet før den 1. juli 2005, og som ikke er i overensstemmelse med direktivet, men er fremstillet i overensstemmelse med nationale bestemmelser, der var gældende den 30. juni 2005, forudsat at disse vogne opfylder de gældende sikkerhedskrav.

3. Medlemsstaterne kan på deres eget område tillade brug af tanke og vogne, som er fremstillet før den 1. juli 1997, og som ikke er i overensstemmelse med direktivet, men er fremstillet i overensstemmelse med nationale bestemmelser, der var gældende den 31. december 1996, forudsat at disse tanke og vogne opfylder de gældende sikkerhedskrav.

   Tanke og vogne, som er konstrueret efter den 1. januar 1997, og som ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, men er fremstillet i overensstemmelse med kravene i direktiv 96/49/EF, der fandt anvendelse på datoen for deres fremstilling, kan fortsat anvendes til indenlandsk transport.

4. Medlemsstaterne kan på deres område tillade brugen af trykfade, flaskebatterier og tanke fremstillet før den 1. juli 2007 og andre beholdere fremstillet før den 1. juli 2003, som ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, men er fremstillet i overensstemmelse med nationale krav, der var gældende på datoen for deres fremstilling, men ikke senere end den 1. juli 2005 for trykfades, flaskebatteriers og tankes vedkommende og ikke senere end den 1. juli 2001 for andre beholderes vedkommende, forudsat at dette udstyr opfylder sikkerhedskravene.

5. Medlemsstaterne kan, hvis temperaturen regelmæssigt er under - 20°C på deres område, indføre strengere standarder for den temperatur, ved hvilken materialer, der anvendes til plasticemballage, tanke og deres udstyr beregnet til brug ved indenlandsk transport af farligt gods med jernbane, skal kunne fungere, indtil bestemmelser om passende referencetemperaturer for bestemte klimaområder bliver indarbejdet i bilag II.1 til direktivet.

6. Medlemsstaterne kan på deres område opretholde andre nationale bestemmelser end dem, der er fastlagt i direktivet, vedrørende referencetemperaturen for transport af

flydende gasser eller blandinger af flydende gasser, indtil bestemmelser vedrørende passende referencetemperaturer for bestemte klimaområder er blevet indarbejdet i de europæiske standarder, og der henvises til dem i bilag II.1 til direktivet.

7. Medlemsstaterne kan på deres område opretholde de bestemmelser i den nationale lovgivning, der var gældende den 31. december 1996 vedrørende visning eller opsætning af en kode for nødforanstaltninger eller fareskilt i stedet for det farenummer, der er fastlagt i bilag II.1 til direktivet.

8. Frankrig og Det Forenede Kongerige kan fastsætte strengere bestemmelser end dem, der er fastsat i direktivet, for transport via kanaltunnelen.

9. Direktivet berører ikke medlemsstaternes ret til at vedtage bestemmelser gældende for deres område for transport af farligt gods med jernbane til og fra de kontraherende parter i samarbejdsorganisationen for jernbaneselskaber (OSZhD), der ikke er kontraherende parter i COTIF. Sådanne bestemmelser finder kun anvendelse på transport af farligt gods med jernbane med vogne, der er godkendt i et land, der ikke er kontraherende part i COTIF. De berørte medlemsstater sikrer ved hjælp af passende foranstaltninger og forpligtelser opretholdelsen af et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastsat i RID.

II.3. Supplerende nationale bestemmelser

Medlemsstaternes undtagelser for transport af farligt gods på deres område baseret på artikel 7, stk. 2.

Nummerering af undtagelserne: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= Jernbane
a/b1/b2= Artikel 7, stk. 2, litra a), b1) og b2)
MS= Forkortelse for medlemsstat
nn= løbenummer

Baseret på artikel 7, stk. 2, litra a)

DE Tyskland

RA–a–DE–1

Om: Undtagelse for små mængder af visse former for gods til privat brug.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: Tabellen i kapitel 3.2 for visse UN-numre i klasse 1-9.

Indhold i direktivets bilag: Transporttilladelse og -bestemmelser.

Den nationale lovgivnings indhold: Klasse 1 til 9. Undtagelse for meget små mængder af forskellige varer i emballage og mængder til privat brug; højst 50 kg per transportenhed; anvendelse af de generelle emballeringskrav til intern emballering.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 3.

Bemærkninger: Tidsbegrænset undtagelse, som udløber 31.12.2004.

Liste nr. 14*.

RA–a–DE–2

Om: Tilladelse til sammenpakning.

Henvisning til bilag II.1 til dette direktiv: 4.1.10.4 MP2.

Indhold i direktivets bilag: Forbud mod sammenpakning.

Den nationale lovgivnings indhold: Klasse 1.4S, 2, 3 og 6.1; tilladelse til sammenpakning af genstande med klassifikationskode 1.4S (patroner til små våben), aerosoler (klasse 2) samt rense- og behandlingsmateriale i klasse 3 og 6.1 (UN-numre anført) som sæt, der skal sælges i kombinationsemballage i emballagegruppe II og i små mængder.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 21.

Bemærkninger: Liste nr. 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

FR Frankrig

RA–a–FR–1

Om: Befordring af indskrevet bagage i persontog.

Henvisning til bilag I.1. til dette direktiv: 7.7.

Indhold i direktivets bilag: RID-stoffer og -genstande må ikke transporteres som bagage.

Den nationale lovgivnings indhold: RID-stoffer og -genstande, som det er tilladt at transportere som eksprespakker, kan medtages som bagage i persontog.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 18.

RA–a–FR–2

Om: Kolli med farlige stoffer, som medbringes af togpassagerer.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 7.7.

Indhold i direktivets bilag: RID-stoffer og -genstande må ikke transporteres som håndbagage.

Den nationale lovgivnings indhold: Medtagning som håndbagage af kolli med farlige stoffer til passagerernes personlige eller erhvervsmæssige brug tillades på visse vilkår: kun

bestemmelserne vedrørende emballering, mærkning og etikettering af kolli i 4.1, 5.2 og 3.4 finder anvendelse.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 19.

Bemærkninger: Bærbare gasbeholdere er tilladt for patienter med åndedrætsbesvær i den mængde, der er nødvendig under rejsen.

RA–a–FR–3

Om: Jernbaneselskabers egen befordring.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 5.4.1.

Indhold i direktivets bilag: Anførelse af oplysninger om farlige stoffer på fragtbrevet.

Den nationale lovgivnings indhold: Jernbaneselskabers befordring af eget gods i mængder, som ikke overskrider de grænser, der er anført i 1.1.3.6, er ikke omfattet af kravet om ladningserklæring.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 20.2.

RA–a–FR–4

Om: Undtagelse af visse postvogne fra mærkning.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 5.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Påklæbning af faresedler på vognenes sider obligatorisk.

Den nationale lovgivnings indhold: Kun krav om påklæbning af faresedler på vogne, der rummer over 3 ton af et materiale i samme klasse (gælder ikke klasse 1, 6.2 og 7).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 21.1.

RA–a–FR–5

Om: Undtagelse af vogne, der rummer små beholdere, fra mærkning.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 5.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Påklæbning af faresedler på vognenes sider obligatorisk.

Den nationale lovgivnings indhold: Vognene kræves ikke mærket, hvis faresedlerne på de små beholdere er klart synlige.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 21.2.

RA–a–FR–6

Om: Undtagelse af vogne, som rummer vejkøretøjer, der er læsset med kolli, fra kravet om mærkning.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 5.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Påklæbning af faresedler på vognenes sider obligatorisk.

Den nationale lovgivnings indhold:: Vognene kræves ikke mærket, hvis vejkøretøjet er forsynet med faresedler, der svarer til de kolli, de indeholder.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 21.3.

SE Sverige

RA–a–SE–1

Om: Mærkning med faresedler ikke påkrævet for jernbanevogne, der befordrer farligt gods som ekspresgods.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 5.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Jernbanevogne, der befordrer farligt gods, skal mærkes med faresedler.

Den nationale lovgivnings indhold: Kravet om mærkning med faresedler fraviges for jernbanevogne, der befordrer farligt gods som ekspresgods.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: I RID er der mængdemæssige begrænsninger for, hvad der må betegnes som ekspresgods. Det er derfor et spørgsmål, der vedrører små mængder.

UK Det Forenede Kongerige

RA–a–UK–1

Om: Transport af visse radioaktive stoffer med lav risiko, f.eks. ure, røgdetektorer og kompasskiver.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: De fleste krav i RID.

Indhold i direktivets bilag: Krav til transport af klasse 7-materiale.

Den nationale lovgivnings indhold: Fuldstændig undtagelse for visse handelsvarer, der indeholder begrænsede mængder radioaktivt materiale, fra bestemmelserne i de nationale forskrifter.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Bemærkninger: Denne undtagelse er en kortsigtet foranstaltning, der ikke længere er påkrævet, når der i RID er indarbejdet regler svarende til IAEA-reglerne.

RA–a–UK–2

Om: Lempelse af begrænsningerne for transport af blandede ladninger af eksplosivstoffer og sammenlæsning af eksplosivstoffer og andet farligt gods i jernbanevogne, køretøjer og containere (N4/5/6).

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 7.5.2.1 og 7.5.2.2.

Indhold i direktivets bilag: Begrænsninger for visse former for sammenlæsning.

Den nationale lovgivnings indhold: Den nationale lovgivning er mindre restriktiv, hvad angår sammenlæsning af eksplosivstoffer, forudsat at transport af sådanne ladninger kan ske uden risiko.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999).

Bemærkninger: Det Forenede Kongerige ønsker at tillade nogle undtagelser fra reglerne om sammenlæsning af eksplosivstoffer og om sammenlæsning af eksplosivstoffer og andet farligt gods. Enhver undtagelse vil indebære en mængdemæssig begrænsning af en eller flere dele af lasten og vil kun blive tilladt, forudsat at alle rimelige, gennemførlige foranstaltninger er blevet truffet for at forhindre, at eksplosivstofferne bringes i kontakt med eller på anden måde bringer dette gods i fare eller bringes i fare af dette gods.

Eksempler på undtagelser, som Det Forenede Kongerige måske ønsker at tillade:

1. Eksplosivstoffer, der er klassificeret under UN nr. 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 eller 0361, kan transporteres i samme køretøj som farligt gods, der er klassificeret under UN nr. 1942. Den tilladte mængde UN 1942 begrænses, som om det er et 1.1D-eksplosivstof.

2. Eksplosivstoffer, der er klassificeret under UN nr. 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 eller 0453, kan transporteres i samme køretøj som farligt gods (undtagen brandfarlige gasser, smittefarlige stoffer og giftige stoffer) i transportkategori 2 eller farligt gods i transportkategori 3 eller en kombination heraf, forudsat at den samlede mængde farligt gods i transportkategori 2 ikke overstiger 500 kg eller liter, og at den samlede nettomasse af sådanne eksplosivstoffer ikke overstiger 500 kg.

3. 1.4G-eksplosivstoffer kan transporteres sammen med brandfarlige væsker og brandfarlige gasser i transportkategori 2 eller ikke-brandfarlige, ikke-giftige gasser i transportkategori 3 eller en kombination heraf i samme køretøj, forudsat at den samlede mængde farligt gods ikke overstiger 200 kg eller liter, og at den samlede nettomasse af eksplosivstoffer ikke overstiger 20 kg.

4. Eksplosive genstande, der er klassificeret under UN nr. 0106, 0107 eller 0257, kan transporteres sammen med sådanne eksplosive genstande i forenelighedsgruppe D, E eller F, som de er komponenter til. Den samlede mængde eksplosivstoffer under UN nr. 0106, 0107 eller 0257 må ikke overstige 20 kg.

RA–a–UK–3

Om: Tilladelse til en anden maksimal samlet mængde pr. transporterende enhed for gods i klasse 1 i kategori 1 og 2 i tabellen i punkt 1.1.3.1.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 1.1.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Undtagelse vedrørende transportens art.

Den nationale lovgivnings indhold: Fastsættelse af regler for undtagelse fra maksimale mængder og sammenlæsning af eksplosivstoffer.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3 (7)(b).

Bemærkninger: Tilladelse til andre maksimale mængder og multiplikatorer ved sammenlæsning for gods i klasse 1, nemlig "50" for kategori 1 og "500" for kategori 2. Ved udførelse af beregninger for sammenlæsning benyttes multiplikatoren "20" for transportkategori 1 og "2" for transportkategori 2.

RA–a–UK–4

Om: Vedtagelse af RA–a–FR–6.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 5.3.1.3.2.

Indhold i direktivets bilag: Lempelse af kravene om faresedler ved Huckepacktrafik.

Den nationale lovgivnings indhold: Kravene om faresedler skal ikke opfyldes, hvis køretøjernes faresedler tydeligt kan ses.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (12).

Bemærkninger: Denne bestemmelse har altid været gældende i Det Forenede Kongerige.

Baseret på artikel 7, stk. 2, litra b1)

DE Tyskland

RA–b1–DE–1

Om: Bulktransport af PCB-kontamineret materiale i klasse 9.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: 7.3.1.

Indhold i direktivets bilag: Bulktransport.

Den nationale lovgivnings indhold: Tilladelse til bulktransport i veksellad eller containere, der er forseglet, så de er uigennemtrængelige for væsker og støv.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 11.

Bemærkninger: Undtagelse 11 tidsbegrænset: udløber 31.12.2004. Fra 2005 gælder samme bestemmelser i ADR og RID.

Se også den multilaterale aftale M137.

Liste nr. 4*.

RA–b1–DE–2

Om: Transport af emballeret farligt affald.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: Del 1 til 5.

Indhold i direktivets bilag: Klassificering, emballering og mærkning.

Den nationale lovgivnings indhold: Klasse 2 til 6.1, 8 og 9: Sammenpakning og transport af farligt affald i emballager eller IBC'er; affaldet skal være emballeret i interne emballager (som indsamlet) og kategoriseret i specifikke affaldsgrupper (forebyggelse af farlige reaktioner i en affaldsgruppe); der skal anvendes særlige skriftlige instrukser vedrørende affaldsgrupper og som fragtbrev; indsamling af husholdnings- og laboratorieaffald m.v.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I s. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I s. 595); Ausnahme 20.

Bemærkninger: Liste nr. 6*.

SE Sverige

RA–b1–SE–1

Om: Transport af farligt affald til bortskaffelsesanlæg for farligt affald.

Henvisning til bilag II.1. til dette direktiv: Del 2, kapitel 5.2 og 6.1.

Indhold i direktivets bilag: Klassificering og mærkning samt krav til konstruktion og prøvning af emballager.

Den nationale lovgivnings indhold: Lovgivningen består af enklere klassificeringskriterier, mindre strenge krav til konstruktion og prøvning af emballager og ændrede mærkningskrav. Farligt affald inddeles i forskellige affaldsgrupper i stedet for at klassificeres ifølge RID. Hver affaldsgruppe omfatter stoffer, som i overensstemmelse med RID kan sammenpakkes. Hver emballage kræves mærket med den pågældende affaldsgruppe i stedet for UN-nummeret.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Bemærkninger: Reglerne gælder kun for transport af farligt affald fra offentlige genbrugspladser til bortskaffelsesanlæg for farligt affald.

III

Transport ad indre vandveje

III.1. ADN

Bestemmelser i bilaget til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN), som finder anvendelse fra 1. januar 2009, samt artikel 3(f), 3(h), 8(1), 8(3), 17 og 18 i ADN, dog således at "kontraherende part" erstattes med "medlemsstat" efter behov.

III.2. Supplerende overgangsbestemmelser

-

III.3. Supplerende nationale bestemmelser

-

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indlandstransport af farligt gods

2. ABM/ABB-RAMME

Politikområde: *Energi og transport*

Aktivitet: *Sikkerhed og beskyttelse af brugere af energi og transport*

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (aktionsposter og dermed forbundne poster (ex- B.A poster)), herunder udgiftsområder:

Transportsikkerhed 06 0701 00

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed:

Ubegrænset, begyndende i 2008

3.3. Budgetoplysninger:

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
06 0701 00	IOU	OB[18]	NEJ	NEJ	NEJ	**Nej** [1A]

[18] Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

(År n = 2006)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff	I alt
Driftsudgifter[19]									
Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a.			0,5		0,5		1,0
Betalingsbevillinger (BB)		b.			0,5		0,5		1,0
Administrative udgifter inden for referencebeløbet[20]									
Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c.							
SAMLET REFERENCEBELØB									
Forpligtelsesbevillinger		a+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Betalingsbevillinger		b+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet[21]									
Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d.							
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e.							
Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen									
FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d +e							
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d +e							

19 Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

20 Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

21 Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansiering

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff	I alt
……	f.							
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d +e +f							

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

■ Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.

☐ Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.

☐ Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale[22] (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

■ Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne

☐ Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (1 decimal)

		Forud for foran-stalt-ningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
Budgetpost	Indtægter		År n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [23]
	a) Indtægter i absolutte tal							
	b) Ændringer i indtægterne	*Δ*						

[22] Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

[23] Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff
Personaleressourcer i alt						

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Den finansielle del af forslaget og denne finansieringsoversigt vedrører kun oversættelser af de internationale aftaler, der findes som bilag til forslaget til direktiv, til Fællesskabets sprog. Forslaget har ingen andre budgetvirkninger for EU.

Et særligt problem i forbindelse med rammedirektiverne 94/55/EF og 96/49/EF om farligt gods ligger i deres bilag, hvoraf det fremgår: "N.B. Udgaver på de officielle fællesskabssprog vil blive offentliggjort, så snart der er udarbejdet en kodificeret/ændret tekst (af ADR/RIC), og oversættelserne er foretaget". Den Juridiske Tjeneste opfatter dette, som om ADR og RID skal oversættes og offentliggøres af Kommissionen på alle de officielle fællesskabssprog, før direktiverne har fuld retskraft. ADR/RID (og ADN) består hver især af omkring 1 000 sider, og de ændres hvert andet år, idet selve ændringerne fylder 150-200 sider pr. dokument i hver toårig cyklus. Navnlig efter den seneste udvidelse har Kommissionen ikke været i stand til at klare denne oversættelsesmængde. Fra 2003 (cyklusserne omfattende 2003, 2004, 2005 og den kommende cyklus, 2007, der allerede er undervejs) er kun ændringerne af Kommissionens direktiver blevet oversat og offentliggjort, men dette ikke er tilfældet for bilagenes vedkommende. Medlemsstaterne har således fællesskabslovgivning, der underbygger deres nationale lovgivningsforanstaltninger, men Fællesskabet har ikke haft beføjelser til at kræve nationale foranstaltninger eller til at iværksætte overtrædelsesprocedurer, når det har været nødvendigt. ADR og ADN foreligger kun på engelsk og fransk, hvorimod RID foreligger på engelsk, fransk og tysk. For hver toårig cyklus oversætter medlemsstaterne selv med henblik på deres nationale lovgivning konsoliderede udgaver af de aftaler, de anvender. Medlemsstaterne benytter ikke Kommissionens oversættelser i dette øjemed, og deres værdi er derfor ikke indlysende.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Med det nye forslag til direktiv er det hensigten at opgive oversættelse på fællesskabsplan og overlade oversættelse og offentliggørelse på de nationale sprog til medlemsstaterne. Kommissionen bør derfor yde finansiel støtte til de nationale oversættelser, idet man bør holde sig for øje, at Kommissionens besparelser på udgifter til oversættelse og offentliggørelse vil opveje den finansielle støtte til medlemsstaterne. Det første budgetår, hvor de nødvendige bevillinger bør være tilgængelige, er 2009, og der er behov herfor hvert andet år.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Kommissionens strategiske mål: sikkerhed

Generaldirektoratets generelle mål: sikkerhed

Generaldirektoratets operationelle mål: forbedring af sikkerheden inden for transport

Forslaget til direktiv vil medføre en forenkling og harmonisering af EU's regler for transport af farligt gods og dermed forbedre sikkerheden i forbindelse med transport.

Forslagets finansieringsplan vil muliggøre transponering af direktivet ved at gøre de nationale oversættelser af de tilknyttede internationale aftaler tilgængelige på alle fællesskabssprog.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

☐ ***Central forvaltning***

- ☐ direkte af Kommissionen
- ☐ indirekte ved delegation til:
  - ☐ forvaltningsorganer
  - ☐ organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
  - ☐ nationale offentlige organer eller public service-organer

■ ***Fælles eller decentral forvaltning***

- ■ med medlemsstaterne
- ☐ med tredjelande

☐ ***Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)***

Relevante bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Kommissionen vil modtage output og foretage udbetalinger på grundlag af dem.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

Der blev gennemført en konsekvensanslyse, hvor den foretrukne løsning var den foreslåede lovgivningsforanstaltning, forenkling og harmonisering af EU's regler vedrørende transport af farligt gods. Dette var også resultatet af alle høringerne. Forslagets finansielle del er en nødvendig forudsætning for fuldførelsen af forenklingen.

6.2.2. Forholdsregler truffet efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Eksterne konsulenter gennemførte i 2004-05 en evaluering af politikområdet rettet mod Fællesskabets politik for transport af farligt gods siden 1994 som anført i konsekvensanalysens punkt 1.3.1. Evalueringen støttede idéerne i forslaget.

6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

En evaluering svarende til den i 6.2.2 skal gennemføres i 2015.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Da Kommissionen først betaler, når den har modtaget output (nationale oversættelser af internationale aftaler), hvis kvalitet kan verificeres, er der ingen risiko for svig.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål (År n = 2006)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

(Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output)	Type output	Gennem-snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff		I alt	
			Antal output	Saml. om-kostn.	Antal output	Saml. om-kostn.	Antal output	Saml. om-kostn.	Antal output	Saml. om-kostn.	Antal output	Saml. om-kostn.	Antal output	Saml. om-kostn.	Antal output	Saml. om-kostn.
OPERATIONELT MÅL nr.1 [24] *Forbedring af sikkerheden inden for transport*																
Aktion 1 Forslag til direktiv om farligt gods																
Output 1	Oversættelser	0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
Subtotal mål 1		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
Samlede omkostninger		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0

[24] Som beskrevet under punkt 5.3.

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (**antal stillinger/fuldtidsækvivalenter**)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjeneste-mænd eller midlertidigt ansatte[25] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personale, der finansieres[26] over art. XX 01 02							
Andet personale[27], der finansieres over art. XX 01 04/05							
I ALT							

8.2.2. Opgavebeskrivelse

8.2.3. Kilder til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- ☐ Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- ☐ Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- ☐ Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- ☐ Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- ☐ Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

---

25 Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.
26 Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.
27 Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff	I ALT
1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							
Forvaltningsorganer[28]							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- *intern*							
- *ekstern*							
Samlet teknisk og administrativ bistand							

8.2.5. Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte (XX 01 01)						
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)						

[28] Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – ***Tjenestemænd og midlertidigt ansatte***

Beregning – ***Personale, der finansieres over art. XX 01 02***

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 03 02 11 01 – Udvalg[29]							
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)							
3 Andre udgifter af administrativ art (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)							

Beregning - ***Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet***

[29] Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.