COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.12.2006
COM(2006) 852 definitief

2006/0278 (COD)

Voorstel voor een

# RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## Betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land

{SEC(2006)1725}
{SEC(2006)1726}

(door de Commissie ingediend)

# TOELICHTING

## 1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

### Motivering en doel van het voorstel

Het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen wordt geregeld door een aantal internationale overeenkomsten. In Europa zijn op dit ogenblik twee instrumenten van kracht: één voor het weg- en één voor het spoorvervoer. Een gelijksoortige overeenkomst voor de binnenvaart bevindt zich in de ratificatiefase. In de EU werd de regelgeving voor het weg- en spoorvervoer middels twee richtlijnen ingevoerd in het Gemeenschapsrecht. Concreet is ook binnenlands vervoer opgenomen in de werkingssfeer van de betrokken regels en zijn er gemeenschappelijke regels ingesteld voor alle vervoer binnen de interne markt. Aangezien de overeenkomst voor de binnenvaart binnenkort wellicht zal worden geratificeerd, zou het ter wille van de eenvormigheid, logisch zijn ook deze op te nemen in de Gemeenschapswetgeving. Dit vormt tevens een gelegenheid om de bestaande regelgeving aan te passen en te harmoniseren.

De rechtsgrond op grond waarvan de EU terzake kan optreden is artikel 7, lid 1, onder c), van het EG-Verdrag.

### Algemene context

Het totale volume van het vervoer van gevaarlijke goederen in de Europese Unie bedraagt 110 miljard ton km per jaar, bestaande uit 58% wegvervoer, 25% spoorvervoer en 17% binnenvaart. Het volume neemt toe bij wegvervoer en de binnenvaart, maar neemt af bij het spoor. Het aandeel gevaarlijke goederen ten opzichte van het totale goederenvervoer bedraagt ongeveer 8%.

Om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen alsmede vrije en multimodale internationale vervoersdiensten te waarborgen, hebben de Verenigde Naties (VN) een aangepaste versie gepubliceerd van de modelvoorschriften van de VN-aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen (*Recommendations on the Transport of Dangerous Good; Model Regulations)*.

De internationale overeenkomsten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen zijn gebaseerd op de VN-aanbevelingen, die in het Europese vervoer over land middels drie instrumenten ten uitvoer zijn gelegd:

- de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR);
- het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen RID);
- de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

Bijna alle landen hebben de ADR en RID-overeenkomsten ondertekend.

De ADN is nog niet van kracht. De ratificatieprocedure is nog niet afgerond en de overeenkomst zal wellicht uiterlijk in 2009 in werking treden. Negen EU-landen hebben de ADN ondertekend. Twee andere regeling op basis van de ADN (ADN-R, ADN-D) zijn momenteel van toepassing in de Rijn en Donaulanden. Voorts bestaat er nationale regelgeving voor binnenlands vervoer.

In 1997 diende de Commissie een voorstel in voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per vaartuig over de binnenwateren (gewijzigd in 1999). Het voorstel werd echter nooit aangenomen omdat de sluiting van de ADN-overeenkomst niet correct was verlopen. In 2004 is het voorstel ingetrokken. Dat is de reden waarom de EU-regelgeving alleen betrekking heeft op weg- en spoorvervoer van gevaarlijke goederen. Voor deze vervoersmodaliteiten waarborgt de regelgeving een hoog veiligheidsniveau, de vrije verstrekking van vervoersdiensten en de vrije beweging van transportmiddelen binnen de EU. Er bestaat geen Europese regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen via de binnenvaart.

In het licht van de nakende inwerkintreding van de ADN moet worden vermeden dat verschillende regelingen ontstaan voor internationaal en binnenlands vervoer. De reden om de overeenkomsten voor het internationaal weg- en spoorvervoer op te nemen in het gemeenschapsrecht, namelijk de toepassing van de overeenkomsten op binnenlands vervoer, geldt eveneens voor de binnenvaart.

Binnen een multimodale vervoerscontext is het niet wenselijk voor elke modaliteit aparte regels in stand te houden die door de gebruiker van de vervoersdienst moeten worden nageleefd. Waar mogelijk moeten identieke regels worden gehanteerd. Dit is een van de doelstellingen van de aanbevelingen van de VN.

Door historische omstandigheden is de bestaande Europese regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen vrij complex. De regelgeving voor sommige modaliteiten bevat een aantal ongerijmdheden. Bovendien zijn sommige bepalingen achterhaald of zal dat binnenkort het geval zijn. Twee richtlijnen zijn overbodig geworden omdat de bepalingen ervan inmiddels zijn opgenomen in de ADR, RID en ADN-overeenkomsten.

Naast de voormelde inhoudelijke kwesties, leidt de structuur van de bestaande regelgeving tot een technisch probleem. Bij elke herziening van de internationale overeenkomsten, namelijk om de twee jaar, voorzien de richtlijnen in de volledige vertaling van de volumineuze technische bijlagen. Dit bleek in de praktijk bijzonder moeilijk, zo niet onmogelijk, haalbaar.

Indien geen actie wordt ondernomen, zullen deze problemen blijven bestaan en nog toenemen: door aanpassingen van de internationale overeenkomsten zullen de bestaande regels wellicht nog complexer worden; achterhaalde regels en de verwarring bij gebruikers blijven bestaan; het risico dat de regels niet worden nageleefd, neemt toe. De Europese regelgeving zal niet gebruiksvriendelijker worden, wel integendeel. Gezien het toenemende succes van multimodale vervoersconcepten, zullen de per vervoersmodaliteit verschillende regels tot meer praktische problemen leiden bij multimodale transporten en tot een ongewenste stijging van de kosten. De ontwikkeling van de binnenvaart, op basis van statistieken in veel gevallen de meest geschikte vervoersmodaliteit, zal worden afgeremd door het bestaan van verschillende regels voor internationaal en binnenlands vervoer.

**Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De communautaire regelgeving terzake omvat vier richtlijnen:

(1) Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg;

(2) Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor;

(3) Richtlijn 96/35/EG van de Raad van 3 juni 1996 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren;

(4) Richtlijn 2000/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2000 betreffende de minimumeisen voor het examen voor veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren.

Aangezien de bepalingen van de richtlijnen (3) en (4) ook zijn opgenomen in de bijlagen van de richtlijnen (1) en (2), zijn de eerst vermelde richtlijnen voor het weg- en spoorvervoer inmiddels overbodig.

Het voorstel behelst een integratie en aanpassing van de richtlijnen (1) en (2) zonder belangrijke wijzigingen van de bepalingen inzake het weg- en spoorvervoer. De uitbreiding van de werkingssfeer van de communautaire regelgeving met de binnenvaart waarin het voorstel voorziet, is daarentegen een belangrijke wijziging.

**Overeenstemming met andere beleidslijnen en doelstellingen van de Unie**

Het voorstel houdt verband met de bestaande Europese regelgeving inzake veiligheid van het vervoer, de interne markt en het milieubeleid en sluit aan bij de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling en de Lissabonstrategie.

## 2) Raadpleging van belanghebbende partijen en effectbeoordeling

**Raadpleging van belanghebbende partijen**

*Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

Aangezien er reeds Europese regelgeving bestaat betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen, is er reeds een regelgevend comité dat zich over deze materie kan uitspreken. Via diverse vergaderingen van dit comité enerzijds en via het internet tussen de verschillende vergaderingen, zijn de lidstaten en EVA-landen geraadpleegd.

Dankzij regelmatige briefwisseling tussen het comité en het Europees Parlement werd het Parlement op de hoogte gehouden van de werkzaamheden van het comité.

Betrokken actoren, namelijk de vertegenwoordigers van de bedrijven die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke goederen, mogen de comitévergaderingen bijwonen als waarnemer. Op die manier hebben zij tijdens de voorbereiding van het voorstel de kans gekregen hun visie mee te delen.

Voorts werd, gelet op het belang van de vervoersstromen op de Rijn, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCNR) geraadpleegd. 80% van het vervoer van gevaarlijke goederen in Europa vindt immers via de Rijn plaats.

Van 21 mei 2006 tot 31 juli 2006 heeft via internet een openbare raadpleging plaatsgevonden. De Commissie heeft 108 reacties ontvangen. De resultaten zijn beschikbaar op: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

*Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden*

De inbreng van de lidstaten en de betrokken actoren was van vitaal belang voor de totstandkoming van het voorstel. Tijdens de raadplegingsprocedure werd steeds getracht een gemeenschappelijk standpunt te bereiken.

Gedurende de publieke raadpleging bleek een zeer grote meerderheid van de respondenten positief te staan tegenover het door de Commissie voorgestelde beleid.

**Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

**Effectbeoordeling**

Tijdens de effectbeoordeling werden drie opties onderzocht:

(1) "geen wijziging van het beleid, alleen codificatie"
De werkingssfeer en inhoud van de bestaande EU-regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen blijven ongewijzigd. Vervoer via de binnenvaart wordt niet opgenomen in de communautaire wetgeving. Dit betekent alleen een voltooiing van de reeds ten dele gestarte codificatieprocedure van de bestaande regelgeving. De codificatie zal de toepassing van de regels wellicht tot op zekere hoogte vergemakkelijken. Hoewel deze aanpassingen positief zouden worden onthaald door de betrokken actoren, wordt het algemene effect slechts beperkt geacht.

(2) "Codificatie en nieuwe wetgeving voor de binnenvaart"
Net als in optie 1 zou een codificatie worden uitgevoerd. Voorts wordt een nieuwe richtlijn vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke goederen via de binnenvaart. Vervoer over de binnenwateren binnen de Europese Unie valt op dit moment onder verschillende regionale of nationale wetgevingen. De nieuwe wet zou gebaseerd zijn op de verwachte internationale overeenkomst en zowel van toepassing zijn op binnenlands als internationaal vervoer zodat de regels binnen de Unie worden geharmoniseerd. Dit is gunstig voor de vervoersondernemingen, die baat hebben bij een vereenvoudiging van de wetgeving, maar ook voor de werknemers en het milieu omdat het risico op ongevallen zal afnemen. Bovendien wordt het voor de nationale autoriteiten gemakkelijker om de naleving van de regels af te dwingen.

(3) "Herziening van de wetgeving en integratie van de binnenvaart"
De bestaande wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen wordt herzien en vereenvoudigd, de bestaande richtlijnen worden samengevoegd en de binnenvaart wordt toegevoegd aan de werkingssfeer van de richtlijn. Optie 3 voorziet, bovenop de maatregelen van optie 2, in een herziening en vereenvoudiging. Ten eerste worden

achterhaalde bepalingen geschrapt. Het behouden van die bepalingen zou een reeds inherent complexe materie onnodig ingewikkeld maken en leiden tot een toename van de risico's en kosten. Ten tweede betekent deze optie dat de regels betreffende de drie vervoersmodaliteiten over land - weg, spoor en binnenvaart - zoveel mogelijk worden geharmoniseerd. Een harmonisering van de regelgeving zou het multimodaal vervoer aanzienlijk vergemakkelijken. Deze twee aspecten zijn niet voorzien in opties 1 en 2. Veiligheids- en milieurisico's zijn inherent aan complexe regelgeving. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat een harmonisering van de regelgeving in alle opzichten positief is: vanuit economisch oogpunt omdat de kosten verlaagd worden; vanuit sociaal oogpunt omdat de regels makkelijker toepasbaar zijn en derhalve meer veiligheid wordt geboden; en ten slotte een beperking van de milieurisico's om dezelfde redenen. De handhaving door de nationale autoriteiten wordt makkelijker door minder verschillende regels. Een geharmoniseerde en gebruiksvriendelijker regelgeving zal door de sector aanmerkelijk beter worden nageleefd. Optie 3 is duidelijk de meest gunstige vanuit economisch, sociaal en milieuoogpunt en vanuit handhavingsperspectief.

## 3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

### Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)

Het voorstel voor een nieuwe richtlijn voorziet in de aanpassing van de vier richtlijnen en beschikkingen van de Commissie inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en de integratie daarvan in één wettekst alsmede in de uitbreiding van de werkingssfeer van de communautaire regelgeving met de binnenvaart, naast het weg- en spoorvervoer. Het voorstel betekent dat de bestaande regels inzake het internationaal vervoer worden opgenomen in de communautaire wetgeving en voorziet tevens in een toepassing van die regels op binnenlands vervoer.

### Rechtsgrondslag

Artikel 71, lid 1, onder c), van het EG-Verdrag.

### Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

- De EU heeft reeds regelgeving ingevoerd die van kracht is voor het weg- en spoorvervoer van gevaarlijke goederen.

- Er bestaan reeds twee regionale regelgevingskader voor het vervoer van gevaarlijke goederen via de binnenvaart in de Rijn en Donauregio's (ADN-R en ADN-D), terwijl een derde kader (ADN van de VN) wellicht weldra in werking zal treden. Bovendien bestaan onder meer in de landen langs de Rijn en de Donau ook verschillende regels voor binnenlands vervoer. Eenzelfde harmonisering en toepassing van de regels voor de

binnenvaart als voor het spoor- en het wegvervoer binnen de Unie kan niet worden gerealiseerd via maatregelen van de individuele lidstaten.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

De doelstelling binnen de Gemeenschap uniforme regels in te stellen voor alle vervoer, zowel binnenlands als internationaal, van gevaarlijke goederen over land kan niet worden bereikt zonder optreden van de Gemeenschap.

De volgende kwalitatieve indicatoren tonen aan dat de doelstellingen van het voorstel het best door de Unie kunnen worden bereikt:

- het multimodaal vervoer zal toenemen;
- vervoersbedrijven zullen gemakkelijker en goedkoper vervoersprestaties kunnen aanbieden;
- het risico op ongevallen voor werknemers in de vervoerssector, de burger en het milieu neemt af;
- de vervoerswetgeving en handhaving daarvan wordt eenvoudiger voor de nationale autoriteiten;
- de communautaire wetgeving terzake wordt vereenvoudigd.

Door de ADR en RID-overeenkomsten te integreren in de communautaire regelgeving is de toepassing ervan versterkt en uitgebreid. Dit toont aan dat het optreden van de EU in dit verband verantwoord was. Het optreden van de EU is eveneens gepast wat de uitbreiding van de werkingssfeer met de derde vervoersmodaliteit over land betreft.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

**Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Het vraagstuk van de evenredigheid geldt alleen voor de binnenvaart aangezien er reeds communautaire instrumenten bestaan voor het weg- en spoorvervoer van gevaarlijke goederen.

Voor lidstaten die reeds een van de regionale ADN-overeenkomsten (ADN-R, ADN-D) toepassen of van plan zijn dat te doen, vormt de toepassing van de regels op binnenlands vervoer slechts een beperkte inspanning, met name omdat in de ADN reeds bijzondere bepalingen zijn opgenomen voor vaartuigen die uitsluitend binnenlands vervoer verrichten. Bovendien voorziet het voorstel van richtlijn in speciale bepalingen voor lidstaten waar zeer weinig gevaarlijke goederen worden vervoerd of waar helemaal geen binnenvaart bestaat.

Het voorgestelde instrument, een richtlijn, is om de volgende twee redenen het best geschikt:

- de bestaande EU-instrumenten terzake welke worden vervangen, zijn eveneens richtlijnen;

- voor de tenuitvoerlegging van de tijdelijke en nationale bepalingen die zijn opgenomen in de bijlagen van het voorstel.

Aangezien het voorstel een harmonisering en vereenvoudiging inhoudt van alle regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen in de Unie, zullen de financiële en administratieve lasten voor alle partijen in de lidstaten afnemen. Het voorstel zou in de binnenvaart, waar de ADN-regels voor het eerst van toepassing worden op binnenlands vervoer, in theorie tot extra kosten kunnen leiden voor de aanpassing aan het ADN van vaartuigen die voorheen enkel de voor binnenlands vervoer werden gebruikt, maar in de praktijk is dat weinig waarschijnlijk.

**Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrument: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn.
In de eerste plaats worden vier bestaande instrumenten, telkens richtlijnen, door het voorstel vervangen en ingetrokken. Ten tweede worden voor de uitbreiding van de werkingssfeer van het voorgestelde instrument met de binnenvaart dezelfde juridische beginselen gehanteerd als in de bestaande richtlijnen. Hoewel het voorstel voornamelijk uit technische bepalingen bestaat, welke zijn gebaseerd op de aanbevelingen van de VN en niet kunnen worden gewijzigd, zijn er ook vrijstellingen en uitzonderingen die door de lidstaten op verschillende manieren kunnen worden toegepast. Ten derde hangt de toepassing van het voorstel op vervoer via de binnenwateren af van de situatie in de verschillende lidstaten. Een richtlijn is derhalve het meest geschikte instrument.

## 4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel voorziet in een verschuiving van de noodzakelijke vertaal- en publicatiekosten van de technische bijlagen van de richtlijn van de Gemeenschap, in de praktijk de Commissie, naar de lidstaten. De technische bijlagen worden om de twee jaar aangepast. De Gemeenschap dient derhalve middelen te voorzien om de vertaalkosten van de lidstaten te vergoeden. De besparingen in termen van vertaal- en publicatiekosten zullen echter groter zijn dan de vergoeding die aan de lidstaten wordt betaald.

## 5) AANVULLENDE INFORMATIE

**Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in de vereenvoudiging van de wetgeving en de administratieve procedures voor (EU- of nationale) overheidsinstanties en particuliere actoren.

Hoewel de werkingssfeer van de wetgeving wordt uitgebreid, vormt het voorstel een aanzienlijk vereenvoudiging van de communautaire wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen. De drie modaliteiten voor vervoer over land zullen onder éénzelfde wetgeving vallen. De nieuwe richtlijn bepaalt dat de richtlijnen 94/55/EG en 96/49/EG, als gewijzigd, inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen, richtlijnen 96/35/EG en 2000/18/EG betreffende veiligheidsadviseurs en de beschikkingen 2005/263/EG en 2005/180/EG van de Commissie, als gewijzigd, betreffende bepaalde nationale afwijkingen van de richtlijnen 94/55/EG en 96/49/EG, worden ingetrokken. Naar de internationale overeenkomsten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen wordt in de bijlagen bij de richtlijn nog wel verwezen,

maar ze worden niet langer opgenomen in de tekst. Het communautair acquis wordt hierdoor ongeveer 2000 bladzijden dunner.

Een iets minder belangrijk aspect is dat in artikel 6 van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen bepaald is dat ieder schip dat voorzien is van een certificaat, afgegeven krachtens het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADN-R), over het gehele communautaire grondgebied van de Gemeenschap gevaarlijke stoffen mag vervoeren. Aangezien het voorstel voor een richtlijn voorziet in de geleidelijke afschaffing van het certificaat in het kader van het ADN-R, dient dit artikel te worden ingetrokken.

Een vereenvoudiging van de communautaire wetgeving vergemakkelijkt de omzetting daarvan in nationale wetgeving. De harmonisering van de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen maakt het werk van de handhavingsinstanties, waaronder rapportage, eenvoudiger en doelmatiger.

Dankzij de vereenvoudigde en harmonisering van de regelgeving zullen de administratieve procedures voor alle bij het vervoer van gevaarlijke goederen betrokken partijen, van verzender tot geadresseerde, vlotter verlopen. Ook de vervoers- en voertuigdocumenten zullen door de harmonisering van de regels eenvoudiger worden, net als de opleiding van personen die zijn betrokken bij en het vervoer en het werk van de veiligheidsadviseurs.

Het voorstel is opgenomen in het programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het acquis communautaire en in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, onder referentie 2005/TREN/017.

**Intrekking van bestaande wetgeving**

De vaststelling van het voorstel heeft de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

**Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

**Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

**Nadere uitleg van het voorstel**

*Artikel 1: Toepassingsgebied*

Een van de belangrijkste elementen van dit artikel is de bepaling wanneer een lidstaat kan worden vrijgesteld van de toepassing van de richtlijn wat betreft de binnenvaart.

*Artikel 2: Definities*

De verschillende relevante internationale overeenkomsten, gevaarlijke goederen en vervoersmiddelen worden gedefinieerd.

*Artikel 3: Algemene bepalingen*

Dit artikel bevat de algemene bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen.

*Artikel 4: Derde landen*

Vervoer van en naar niet-EU landen welke de internationale overeenkomsten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen toepassen is toegestaan.

*Artikel 5: Beperkingen wegens andere redenen dan de veiligheid van het vervoer*

Een lidstaat kan om andere dan veiligheidsredenen op zijn grondgebied aanvullende bepalingen instellen voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

*Artikel 6: Vervoersbeperkingen wegens veiligheidsredenen*

Een lidstaat kan extra voorwaarden opleggen aan binnenlands vervoer dat door binnenlandse voertuigen wordt verricht. Bij een ongeval of incident kan een lidstaat zonodig noodmaatregelen nemen.

*Artikel 7: Afwijkingen*

Aangezien de internationale overeenkomsten en de bijlagen van de richtlijn niet met alle bijzonderheden van binnenlands vervoer rekening houden, kunnen de lidstaten, onder bepaalde voorwaarden, voor binnenlands vervoer afwijkingen op de richtlijn toestaan. In bepaalde gevallen moeten de afwijkingen door de Commissie worden goedgekeurd volgens de comitéprocedure. De afwijkingen worden op regelmatige tijdstippen herzien en zijn opgesomd in de bijlagen bij de richtlijn. *Artikel 8: Overgangsbepalingen*

Een lidstaat kan bepaalde in de bijlagen bij de richtlijn opgesomde tijdelijke nationale bepalingen handhaven.

*Artikel 9: Aanpassingen*

De wijzigingen die noodzakelijk zijn voor de aanpassing van de bijlagen aan de wetenschappelijk en technologische vooruitgang worden volgens de comitéprocedure goedgekeurd.

*Artikel 10: Comité*

Er wordt verwezen naar een regelgevend comité voor het vervoer van gevaarlijke goederen dat de Commissie zal bijstaan in het kader van de comitéprocedure.

*Artikel 11: Omzetting*

De streefdatum voor de toepassing van de richtlijn is 1 januari 2009. Op die datum treden ook de tweejaarlijkse wijzigingen van de betrokken internationale overeenkomsten in werking.

*Artikelen 12 en 13: Wijzigingen en intrekkingen*

De nieuwe richtlijn betekent dat de bestaande Richtlijnen 94/55/EG en 96/49EG, als gewijzigd, inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, de Richtlijnen 96/35/EG en 2000/18/EG betreffende veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen, Beschikkingen 2005/263/EG en 2005/180/EG, als gewijzigd, inzake afwijkingen, alsmede artikel 6 Van Richtlijn 82/714 van de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, worden ingetrokken.

*Artikelen 14 en 15: Inwerkingtreding en adressaten*

De richtlijn treedt in werking de twintigste dag na publicatie. Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

2006/0278 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**Betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en met name op artikel 71,

Gelet op het voorstel van de Commissie[1],

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[2],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[3],

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het risico op ongevallen bij het vervoer van gevaarlijke goederen via de weg, het spoor of de binnenwateren is aanzienlijk. Daarom moeten maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat dergelijke transporten in de best mogelijke veiligheidsomstandigheden plaatsvinden.

(2) Bij Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg[4] en Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor[5] zijn uniforme regels ingesteld voor het weg- en spoorvervoer van gevaarlijke goederen.

(3) Teneinde één gemeenschappelijke regeling tot stand te brengen die van toepassing is op alle aspecten van het vervoer van gevaarlijke goederen over land, dienen de Richtlijnen 94/55/EG en 96/49/EG te worden vervangen door één richtlijn waarin ook bepalingen betreffende de binnenvaart zijn opgenomen.

---

1 PB C […] van […], blz. […].
2 PB C […] van […], blz. […].
3 PB C […] van […], blz. […].
4 PB L 319 van 12.12.1994, blz. 7. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/111/EG van de Commissie (PB L 365 van 10.12.2004, blz. 25).
5 PB L 235 van 17.9.1996, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/110/EG van de Commissie (PB L 365 van 10.12.2004, blz. 24).

(4) De meeste lidstaten zijn verdragssluitende partij bij de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID) en, indien van toepassing, het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

(5) In de ADR, RID en ADN-overeenkomsten zijn uniforme regels vastgesteld inzake de veiligheid van het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen. Die regels zouden eveneens moeten gelden voor binnenlands vervoer zodat alle vervoer van gevaarlijke goederen in de Gemeenschap aan dezelfde voorwaarden voldoet en de werking van de interne vervoersmarkt wordt gegarandeerd.

(6) In bepaalde uitzonderlijke omstandigheden, vanwege de aard van de betrokken voertuigen of vaartuigen of vanwege de beperkte omvang van het vervoer, dient vervoer van gevaarlijke goederen te worden vrijgesteld van de bepalingen van deze richtlijn.

(7) Elke lidstaat dient het recht te behouden het vervoer van gevaarlijke goederen via de binnenwateren vrij te stellen van de toepassing van deze richtlijn indien de binnenwateren op zijn grondgebied niet via andere binnenwateren verbonden zijn met waterwegen in andere lidstaten of niet worden gebruikt voor vervoer van gevaarlijke goederen.

(8) Aan in derde landen geregistreerde transportmiddelen dienen toestemming te worden verleend voor internationaal vervoer van gevaarlijke goederen op het grondgebied van de lidstaten indien ze voldoen aan de toepasselijke bepalingen van de ADR, het RID of de ADN.

(9) De lidstaten dienen het recht te behouden om, uitsluitend om andere dan veiligheidsredenen, binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied te reguleren of te verbieden.

(10) Elke lidstaat dient over de mogelijkheid te beschikken stringentere regels op te leggen aan binnenlands vervoer dat wordt verzekerd door voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht.

(11) De harmonisering van de toepasselijke voorwaarden voor binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen mag lidstaten er niet van weerhouden rekening te houden met specifieke binnenlandse omstandigheden. Deze richtlijn dient de lidstaten derhalve de mogelijkheid te bieden onder bepaalde specifieke voorwaarden afwijkingen toe te staan. Deze afwijkingen worden in deze richtlijn omschreven als "aanvullende nationale bepalingen."

(12) Gelet op de hoge investeringen die in deze sector vereist zijn, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen tijdelijk bepaalde specifieke nationale bepalingen in stand te houden inzake de constructievoorschriften voor vervoersmiddelen en –uitrusting, voor vervoer via de Kanaaltunnel en voor vervoer tussen lidstaten en landen die zijn aangesloten bij de "Organisation for Cooperation of Railways (OSJD)". Deze afwijkingen worden in deze richtlijn omschreven als "aanvullende overgangsbepalingen."

(13) Het is noodzakelijk de bijlage bij deze richtlijn snel te kunnen aanpassen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, met inbegrip van de ontwikkeling van nieuwe technologieën voor tracking en tracing en met name om rekening te houden met nieuwe bepalingen in de ADR, RID en ADN-overeenkomsten.

(14) De Commissie dient de lijst van aanvullende nationale bepalingen tevens te kunnen herzien en te kunnen beslissen over de instelling en toepassing van noodmaatregelen bij ongevallen of incidenten.

(15) De voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[6].

(16) De Commissie dient met name de bevoegdheid te krijgen om de bijlagen aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Aangezien het gaat om algemene maatregelen tot aanpassing of schrapping van niet-fundamentele aspecten van deze richtlijn, of de toevoeging aan de richtlijn van nieuwe niet-fundamentele aspecten, dienen ze te worden aangenomen overeenkomstig de in artikel 5bis van Besluit 1999/468/EEG vastgesteld regelgevingsprocedure met toetsing.

(17) Ter wille van de efficiëntie zouden de termijnen voor de goedkeuring van aanpassingen van de bijlagen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, welke normaal van toepassing zijn bij een regelgevingsprocedure met toetsing moeten worden ingekort.

(18) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk een uniforme toepassing van de geharmoniseerde veiligheidsregels in de hele Gemeenschap alsmede het waarborgen van een hoog veiligheidsniveau voor binnenlandse en internationale vervoersoperaties, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen van deze richtlijn, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in ditzelfde artikel genoemde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(19) De bepalingen van de onderhavige richtlijn laten de door de Gemeenschap en haar lidstaten in het kader van de doelstellingen van Agenda 21, hoofdstuk 19, van de Unced-conferentie van Rio de Janeiro in juni 1992 aangegane verbintenis om te streven naar de harmonisering van de indelingssystemen voor gevaarlijke stoffen onverlet.

(20) De bepalingen van deze richtlijn doen geen afbreuk aan de communautaire wetgeving inzake de veiligheidsvoorwaarden voor het vervoer van biologische agentia en genetisch gemodificeerde organismen, als vastgesteld in Richtlijn 90/219/EG[7] van de

---

[6] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

[7] PB L 117 van 8.5.1990, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 2005/174/EG van de Commissie (PB L 59 van 5.3.2005, blz. 20).

Raad, Richtlijn 2001/18/EG[8] van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 2000/54/EG[9] van het Europees Parlement en de Raad.

(21) De bepalingen van deze richtlijn laten de toepassing van andere communautaire bepalingen inzake de veiligheid en gezondheid en de bescherming van het milieu onverlet. Dit zijn met name de kaderrichtlijn inzake de veiligheid en gezondheid op het werk, Richtlijn 89/381/EEG[10] en haar "dochterrichtlijnen", waaronder de richtlijnen 98/24/EG[11] inzake chemische agentia en 2004/37/EG[12] inzake carcinogene of mutagene agentia.

(22) Krachtens artikel 6 van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen[13] mag ieder schip dat voorzien is van een certificaat dat is afgegeven krachtens het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) gevaarlijke stoffen over het gehele communautaire grondgebied van de Gemeenschap vervoeren onder de in dat certificaat omschreven voorwaarden. Als gevolg van de aanneming van deze richtlijn, dient deze bepalingen te worden geschrapt in Richtlijn 82/714/EEG.

(23) De Richtlijnen 94/55/EG en 96/49/EG moeten worden ingetrokken. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dienen ook Richtlijn 96/35/EG van de Raad van 3 juni 1996 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren[14], Richtlijn 2000/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2000 betreffende de minimumeisen voor het examen voor veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren[15], Beschikking 2005/180/EG van de Commissie van 4 maart 2005 houdende toestemming voor de lidstaten om krachtens Richtlijn 94/55/EG bepaalde afwijkingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg vast te stellen[16] en Beschikking 2005/180/EG van de Commissie van 4 maart 2005 houdende toestemming voor de lidstaten om krachtens Richtlijn 96/49/EG van de Raad bepaalde afwijkingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor vast te stellen[17], te worden ingetrokken.

---

8 PB L 106 van 17.4.2001, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1830/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 268 van 18.10.2003, blz. 24).

9 PB L 262 van 17.10.2000, blz. 21.

10 PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

11 PB L 131 van 5.5.1998, blz. 11.

12 PB L 158 van 30.4.2004, blz. 50.

13 PB L 301 van 28.10.1982, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn [../../EG] van het Europees Parlement en de Raad. (…).

14 PB L 145 van 19.6.1996, blz. 10.

15 PB L 118 van 19.5.2000, blz. 41.

16 PB L 85 van 2.4.2005, blz. 58. Beschikking gewijzigd bij Beschikking 2005/903/EG (PB L 328 van 15.12.2005, blz. 62).

17 PB L 61 van 8.3.2005, blz. 41. Beschikking gewijzigd bij Beschikking 2005/777/EG (PB L 293 van 9.11.2005, blz. 23).

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

***Toepassingsgebied***

1. Deze richtlijn is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, het spoor of de binnenwateren binnen of tussen lidstaten, met inbegrip van het laden en lossen, de overbrenging van of naar een andere vervoersmodaliteit en de noodzakelijke stops tijdens het vervoer.

   De richtlijn is niet van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen:

   a) door voertuigen, wagons en vaartuigen die eigendom zijn van of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten;

   b) door zeeschepen over maritieme waterwegen die deel uitmaken van de binnenwateren;

   c) door veerboten die uitsluitend een binnenwaterweg of haven oversteken; of

   d) dat volledig binnen een afgesloten gebied plaatsvindt.

2. Binnen een termijn van één jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn, kunnen de lidstaten besluiten de bepalingen van bijlage III.1 niet toe te passen om een van de volgende redenen:

   a) er zijn geen binnenwateren op hun grondgebied;

   b) de binnenwaterwegen op hun grondgebied zijn niet via binnenwaterwegen verbonden met waterwegen in andere lidstaten; of

   c) over de binnenwateren op hun grondgebied worden geen gevaarlijke goederen vervoerd.

   Indien een lidstaat besluit de bepalingen van bijlage III.1 niet toe te passen, deelt hij dit besluit mee aan de Commissie, die de andere lidstaten daarvan op de hoogte brengt.

3. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om specifieke veiligheidsvoorschriften in te stellen voor binnenlands of internationaal vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied, voor zover ze niet zijn opgenomen in deze richtlijn.

*Artikel 2*

***Definities***

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) "ADR": de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, gesloten te Genève op 30 september 1957, als gewijzigd;

2) "RID": het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als opgenomen in bijlage C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), gesloten te Vilnius op 3 juni 1999, als gewijzigd.

3) "ADN": de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, gesloten te Genève op 26 mei 2000, als gewijzigd;

4) "voertuig": ieder voor deelname aan het wegverkeer bestemd motorvoertuig op ten minste vier wielen met een maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich op rails voortbewegen, landbouw- en bosbouwtrekkers en die zijn ontworpen met een maximumsnelheid van maximaal 40 km/h en alle mobiele machines;

5) "wagon": spoorvoertuig zonder eigen aandrijving dat op eigen wielen op rails rijdt en wordt gebruikt voor het vervoer van goederen;

6) "vaartuig": alle binnenvaartuigen en zeeschepen.

*Artikel 3*

***Algemene bepalingen***

1. Onverminderd artikel 7 worden gevaarlijke goederen niet vervoerd wanneer zulks is verboden door de bijlagen I.1, II.1 en III.1 **.**

2. Onverminderd de algemene regels inzake markttoegang en de algemeen toepasselijke regels op het vervoer van goederen, is de toestemming voor het vervoer van gevaarlijke goederen, onderworpen aan de naleving van de voorwaarden van de bijlagen I.1, II.1 en III.1.

*Artikel 4*

***Derde landen***

Vervoer van gevaarlijke goederen tussen de Gemeenschap en derde landen wordt toegestaan indien wordt voldaan aan de ADR, RID of ADN-bepalingen.

*Artikel 5*

***Beperkingen om andere dan veiligheidsredenen***

De lidstaten behouden het recht om, uitsluitend om andere dan veiligheidsredenen, vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied te reguleren of te verbieden.

*Artikel 6*

***Beperkingen vanwege de veiligheid van het vervoer***

**1.** Met het oog op de veiligheid van het vervoer kunnen lidstaten, behalve wat constructievoorschriften betreft, stringentere bepalingen instellen voor binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen dat wordt verzekerd door voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht.

2. Wanneer een lidstaat na een ongeval of incident op zijn grondgebied van oordeel is dat de toepasselijke veiligheidsvoorschriften onvoldoende zijn gebleken om de gevaren van het vervoer te beperken en er dringend maatregelen moeten worden genomen, brengt hij de Commissie, tijdens de voorbereidingsfase, op de hoogte van de maatregelen die hij van plan is te nemen.

Overeenkomstig de in artikel 10, lid 2, bedoelde procedure beslist de Commissie of zij instemt met de invoering van de betrokken maatregelen en de duur van die toestemming.

*Artikel 7*

***Afwijkingen***

**1.** Lidstaten kunnen het gebruik van andere dan de in de bijlagen genoemde talen toestaan voor vervoer dat uitsluitend op hun grondgebied plaatsvindt.

2. a) Op voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt, kunnen lidstaten verzoeken om afwijkingen van het bepaalde in de bijlagen I.1, II.1 of III.1 voor het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied of voor het vervoer van kleine hoeveelheden van bepaalde gevaarlijke goederen, met uitzondering van middel- en hoogactieve stoffen, op voorwaarde dat de voorschriften voor dergelijke transporten niet strenger zijn dan de in voormelde bijlage vastgesteld voorschriften.

b) Op voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt, kunnen lidstaten eveneens verzoeken om afwijkingen van het bepaalde in de bijlagen I.1, II.1 of III.1 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op hun grondgebied voor:

b1) plaatselijk vervoer over korte afstand, of

b2) dat deel uitmaakt van een welbepaald industrieel proces, van lokale aard is en onder duidelijk omschreven voorwaarden streng gecontroleerd wordt.

De Commissie onderzoekt telkens of is voldaan aan de voorwaarden van de eerste en tweede alinea van dit lid en beslist overeenkomstig de in artikel 10, lid 2, vastgestelde procedure of een afwijking wordt toegestaan en wordt toegevoegd aan de lijst vaan aanvullende nationale bepalingen in de bijlagen I.3, II.3 en III.3.

3. Afwijkingen gelden voor een periode van 5 jaar vanaf de datum waarop de toestemming wordt verleend.

Afwijkingen worden zonder onderscheid toegepast.

4. Wanneer een lidstaat verzoekt om uitbreiding van een verleende afwijking, herziet de Commissie de betrokken afwijking.

Indien geen aanpassing ten gronde van de bijlagen I.1, II.1 of III.1 is goedgekeurd, zal de Commissie de toestemming verlengen met een nieuwe periode van 5 jaar.

Indien een aanpassing ten gronde van de bijlagen I.1, II.1 of III.1 is aangenomen, kan de Commissie overeenkomstig de in artikel 10., lid 2 vastgestelde procedure:

a) de afwijking vervallen verklaren en schrappen uit de betrokken bijlage;

b) het toepassingsgebied van de toestemming beperken en de betrokken bijlage in die zin aanpassen;

c) de toestemming met een nieuwe periode van 5 jaar verlengen.

5. Elke lidstaat kan individuele vergunningen verlenen voor transporten van gevaarlijke goederen op zijn grondgebied die krachtens deze richtlijn zijn verboden of erin toestemmen dat deze transporten onder andere dan de in de richtlijn vastgestelde voorwaarden plaatsvinden, op voorwaarden dat deze transporten duidelijk zijn gespecificeerd en van tijdelijke aard zijn.

*Artikel 8*

***Overgangsbepalingen***

De lidstaten kunnen op hun grondgebied de bepalingen van de bijlage I.2, II.2 en III.2 handhaven.

De lidstaten die deze bepalingen handhaven, brengen de Commissie daarvan op de hoogte. De Commissie deelt dit mee aan de andere lidstaten.

*Artikel 9*

***Aanpassingen***

De wijzigingen die noodzakelijk zijn voor de aanpassing van de bijlagen aan de wetenschappelijke en technologische vooruitgang, waaronder het gebruik van technologieën voor tracking en tracing, op de door deze richtlijn bestreken gebieden, met name om rekening

te houden met wijzigingen van de ADR, RID en ADN-bepalingen worden goedgekeurd overeenkomstig de in artikel 10, lid 3, vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.

*Artikel 10*

***Comité***

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

   De termijn als bedoeld in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG wordt gesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

   De in artikel 5 bis, lid 3, onder c), en lid 4, onder b) en e), van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijnen worden vastgesteld op respectievelijk één maand, één maand en twee maanden.

*Artikel 11*

***Omzetting***

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2008 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

   Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 12*

***Wijziging***

Artikel 6 van Richtlijn 82/714/EG wordt geschrapt.

*Artikel 13*

***Intrekkingen***

1. De richtlijnen 94/55/EG, 96/49/EG, 96/35/EG en 2000/18/EG worden ingetrokken.

   Op grond van de ingetrokken richtlijnen afgegeven certificaten blijven geldig tot hun vervaldatum.

2. De beschikkingen 2005/263/EG en 2005/180/EG worden ingetrokken.

*Artikel 14*

***Inwerkingtreding***

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 15*
***Adressaten***

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

| | |
|---|---|
| Voor het Europees Parlement | Voor de Raad |
| De Voorzitter | De Voorzitter |

# BIJLAGEN

## I

## Vervoer over de weg

I.1. ADR

Bijlagen A en B van de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), als van toepassing met ingang van 1 januari 2009, met dien verstande dat de woorden "overeenkomstsluitende partij" worden vervangen door het woord "lidstaat".

I.2. **Aanvullende overgangsbepalingen**

**1.** Op grond van artikel 4 van Richtlijn 94/55/EG kunnen de lidstaten toegestane afwijkingen handhaven tot 31 december 2010 tenzij bijlage I.1 vóór die datum wordt aangepast aan de in dat artikel vermelde VN-aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

2. Iedere lidstaat kan op zijn grondgebied het gebruik toestaan van vóór 1 januari 1997 gebouwde voertuigen en opslagtanks die niet aan de bepalingen van de richtlijn voldoen, doch waarvan de constructie in overeenstemming is met de voorschriften van de op 31 december 1996 geldende nationale wetgeving, mits deze voertuigen en tanks overeenkomstig de vereiste veiligheidsniveaus worden onderhouden.

   Op 1 januari 1997 of na deze datum gebouwde tanks en voertuigen die niet voldoen aan deze richtlijn maar die zijn gebouwd overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 94/55/EG, die van kracht was op het moment waarop ze zijn gebouwd, mogen verder worden gebruikt voor binnenlands vervoer.

3. Iedere lidstaat kan op zijn grondgebied het gebruik toestaan van vóór 1 juli 2007 gebouwde drukvaten, flessenbatterijen en opslagtanks en andere voor 1 juli 2003 gebouwde recipiënten die niet aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen, maar welke zijn gebouwd overeenkomstig de op bouwdatum geldende voorschriften, doch niet na 1 juli 2005 voor drukvaten, flessenbatterijen en opslagtanks en niet na 1 juli 2001 voor andere recipiënten, mits zij zodanig worden onderhouden dat de desbetreffende veiligheidsniveaus in acht worden genomen.

4. Totdat bepalingen betreffende passende referentietemperaturen voor bepaalde klimaatzones worden opgenomen in bijlage I.1 van deze richtlijn, mogen de lidstaten waar de omgevingstemperatuur regelmatig lager is dan -20 °C, strengere normen vaststellen voor de bedrijfstemperatuur van het materieel dat bestemd is voor plastic verpakking, tanks en andere uitrusting die is bestemd voor binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

*5*. Zolang geen bepalingen betreffende passende referentietemperaturen voor welbepaalde klimaatzones zijn opgenomen in de Europese normen en in de bijlagen I.1 van deze richtlijn niet naar die normen wordt verwezen, mag iedere lidstaat andere nationale bepalingen handhaven betreffende de referentietemperatuur voor het

vervoer van vloeibaar gas of mengsels van vloeibaar gas op zijn grondgebied dan die welke in deze richtlijn zijn openomen.

6. Iedere lidstaat kan voor vervoer op zijn grondgebied de tot en met 31 december 1996 in zijn nationale wetgeving geldende bepalingen handhaven met betrekking tot het aanbrengen van een noodmaatregelcode of waarschuwingsbord in plaats van het in bijlage I.1 van deze richtlijn bedoelde randnummer.

## I.3. Aanvullende nationale bepalingen

Afwijkingen voor lidstaten voor het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied op grond van artikel 7, lid 2.

Nummering van de afwijkingen: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO= Wegvervoer
a/b1/b2= artikel 7, lid 2, a/b1/b2
MS= afkorting van de lidstaat
nn= volgnummer

***Op grond van artikel 7, lid 2, onder a***

**BE België**

**RO–a–BE–1**

*Betreft:* Klasse 1 – Kleine hoeveelheden.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.6

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Punt 1.1.3.6 beperkt de hoeveelheid springstoffen voor de mijnbouw die in een gewoon voertuig mag worden vervoerd tot 20 kg.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Exploitanten van opslagplaatsen die van de bevoorradingsplaatsen verwijderd zijn, kunnen ertoe gemachtigd worden ten hoogste 25 kilogram dynamiet of moeilijk ontvlambare springstoffen en 300 slagpijpjes met gewone autovoertuigen te vervoeren onder de voorwaarden door de dienst der springstoffen voor elk bijzonder geval te bepalen.

*Referentie van de nationale wetgeving :* Artikel 111 van het Koninklijk Besluit van 23 september 1958 inzake springstoffen, als gewijzigd bij KB van 14 mei 2000.

**RO–a–BE– 2**

*Betreft:* Vervoer van ongereinigde lege houders die producten van verschillende klassen hebben bevat.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.6

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vermelding op het vervoersdocument: "ongereinigde lege verpakkingen die producten van verschillende klassen hebben bevat".

*Referentie van de nationale wetgeving:* Afwijking 6-97.

*Toelichting:* Afwijking door de Europese Commissie geregistreerd als nr. 21 (krachtens artikel 6, lid 10).

**RO–a–BE–3**

*Subject:* Vaststelling van RO–a–UK–4.

*Referentie van de nationale wetgeving:*

**DE Duitsland**

**RO–a–DE–1**

*Betreft:* Gemengde verpakking en gemengde belading van auto-onderdelen met classificatie 1.4G samen met bepaalde gevaarlijke goederen (n4).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 4.1.10 en 7.5.2.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bepalingen inzake gemengde verpakking en gemengde belading.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* UN 0431 en UN 0503 mogen in bepaalde in de vrijstelling vermelde hoeveelheden, samen met bepaalde gevaarlijke goederen (producten in verband met de autofabricage) worden geladen. De waarde 1000 (vergelijkbaar met 1.1.3.6.4) mag niet worden overschreden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.4.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 28 .

*Toelichting:* De vrijstelling is nodig om voor een snelle levering van veiligheidsonderdelen voor auto's te zorgen, afhankelijk van de plaatselijke vraag. Vanwege het brede gamma van producten is het niet gebruikelijk dat plaatselijke garages deze in voorraad hebben.

**RO–a–DE–2**

*Betreft:* Vrijstelling van het voorschrift om een vervoersdocument en een expediteursverklaring bij zich te hebben voor bepaalde hoeveelheden gevaarlijke goederen, als bepaald onder punt 1.1.3.6 (n1).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.1 en 5.4.1.1.6

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Inhoud van het vervoersdocument.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voor alle klassen behalve klasse 7: er is geen vervoersdocument nodig indien de hoeveelheid vervoerde goederen niet groter is dan de onder 1.1.3.6 vermelde hoeveelheden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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.

*Toelichting:* De door kenmerking en etikettering van verpakkingen verstrekte informatie wordt voor het binnenlandse vervoer voldoende geacht, aangezien een vervoersdocument bij lokale distributie niet altijd nodig is.
Afwijking door de Europese Commissie geregistreerd als nr. 22 (krachtens artikel 6, lid 10).

**RO–a–DE–3**

*Betreft:* Vervoer van meetstandaards en brandstofpompen (leeg en ongereinigd).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bepalingen voor de UN-nummers 1202, 1203 en 1223.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verpakking, kenmerking, documenten, instructies voor vervoer en behandeling, instructies voor de bemanning van voertuigen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Specificatie van voorschriften en aanvullende bepalingen voor de toepassing van de afwijking; tot 1000 l: vergelijkbaar met lege ongereinigde verpakkingen; boven 1000 l: naleving van bepaalde voorschriften voor tanks; vervoer uitsluitend leeg en ongereinigd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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 .

*Toelichting:* Lijst nr. 7, 38, 38a.

**RO–a–DE–4**

*Betreft:* Vrijstelling van kleine hoeveelheden van bepaalde goederen voor particulier gebruik.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van de richtlijn:* tabel in hoofdstuk 3.2 voor bepaalde UN-nummers in de klassen 1 tot en met 9.

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Vergunning voor en bepalingen inzake vervoer.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Klassen 1 tot en met 9; vrijstelling voor zeer kleine hoeveelheden van verschillende goederen in verpakkingen en hoeveelheden voor particulier gebruik; maximaal 50 kg per vervoerseenheid; toepassing van de algemene verpakkingsvoorschriften voor de binnenverpakking.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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 .

*Toelichting:* Afwijking beperkt tot 31 december 2004. Lijst nr. 14*.

**RO–a–DE–5**

*Betreft:* Toestemming voor gezamenlijke verpakking.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 4.1.10.4 MP2

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Verbod op gezamenlijke verpakking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Klassen 1.4S, 2, 3 en 6.1; toestemming voor gezamenlijke verpakking van voorwerpen in klasse 1.4S (patronen voor kleine wapens), spuitbussen (klasse 2) en materialen voor reiniging en behandeling in de klassen 3 en 6.1 (vermelde UN-nummers) die als één geheel worden verkocht in gecombineerde verpakkingen in verpakkingsgroep II en in kleine hoeveelheden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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 .

*Toelichting:* Lijst nr. 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f en 30g.

**DK Denemarken**

**RO–a–DK–1**

*Betreft:* Vervoer over de weg van verpakkingen met afval of resten van gevaarlijke stoffen die voor verwijdering zijn ingezameld bij huishoudens en bepaalde bedrijven.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van de richtlijn:* Deel 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 en 8.2.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:*

Classificatiebeginselen. Bepalingen gemengde verpakking. Bepalingen kenmerking en etikettering. Vervoersdocument.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Binnenverpakkingen met afval of resten van chemische stoffen die zijn ingezameld bij huishoudens en bepaalde bedrijven, mogen samen worden verpakt in bepaalde door de VN gecertificeerde buitenverpakkingen. De binnenverpakkingen mogen niet meer dan 5 kg of 5 liter bevatten. Afwijkingen van de bepalingen inzake classificatie, kenmerking en etikettering, documentatie en opleiding.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Bekendtgørelse nr. 729 van 15.8.2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 3.

*Toelichting:* Het is niet mogelijk tot een nauwkeurige classificatie te komen en alle ADR-bepalingen toe te passen wanneer afvalstoffen of resten van chemische stoffen bij huishoudens en bepaalde bedrijven voor verwijdering worden ingezameld. Het afval wordt meestal verpakt in verpakkingen die in de detailhandel zijn verkocht.

**RO–a–DK–2**

*Betreft:* Vervoer over de weg van verpakkingen met ontplofbare stoffen en verpakkingen met ontstekingsinrichtingen in éénzelfde voertuig.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5.2.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bepalingen gemengde verpakking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Bij het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg moeten de regels van het ADR in acht worden genomen.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Bekendtgørelse nr. 729 van 15.8.2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 1.

*Toelichting:* Praktisch gezien moet men de mogelijkheid hebben op om op éénzelfde voertuig explosieve stoffen samen met ontstekingsinrichtingen te verpakken wanneer deze goederen tussen de plaats van opslag en de plaats van gebruik worden vervoerd.
Wanneer de Deense wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen wordt gewijzigd, zullen de Deense autoriteiten dergelijke transporten op de volgende voorwaarden toelaten:

(1) Er mag niet meer dan 25 kg explosieve stoffen van groep D tegelijk worden vervoerd.

(2) Niet meer dan 200 stuks ontstekinginrichtingen van groep B mogen tegelijkertijd worden vervoerd.

(3) Ontstekingsinrichtingen en explosieve stoffen moeten afzonderlijk worden verpakt in door de VN gecertificeerde verpakkingen in overeenstemming met de voorschriften van Richtlijn 2000/61/EG tot wijziging van Richtlijn 94/55/EG.

(4) De tussen verpakkingen met ontstekingsinrichtingen en verpakkingen met explosieve stoffen aan te houden afstand dient ten minste 1 meter te bedragen, zelfs wanneer er plotseling moet worden geremd. Verpakkingen met ontstekingsinrichtingen en verpakkingen met explosieve stoffen moeten zo worden geplaatst dat zij snel uit het voertuig kunnen worden verwijderd.

(5) Alle andere regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen moeten in acht worden genomen.

**FI Finland**

**RO–a–FI–1**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijke goederen in bepaalde hoeveelheden in bussen en kleine hoeveelheden laagradioactief materiaal voor gezondheidszorg en onderzoek.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 4.1, 5.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bepalingen voor verpakking, documentatie.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vervoer van gevaarlijke goederen in bepaalde kleinere hoeveelheden dan die van 1.1.3.6 met een maximale nettomassa van niet meer dan 200 kg in bussen wordt toegestaan zonder gebruik van het vervoersdocument en zonder aan alle

verpakkingsvoorschriften te voldoen. Een voertuig dat maximaal 50 kg laag radioactief materiaal vervoert ten behoeve van gezondheidszorg of onderzoek, moet worden gemarkeerd en uitgerust overeenkomstig de ADR.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

**RO–a–FI–2**

*Betreft:* Beschrijving van lege tanks in het vervoersdocument.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.6

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bijzondere bepalingen voor lege ongereinigde verpakkingen, voertuigen, containers, tanks, batterijwagens en MEGC's.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Bij lege ongereinigde tankwagens waarin twee of meer stoffen met de UN-nummers 1202, 1203 en 1223 zijn vervoerd, mag de beschrijving in het vervoersdocument worden aangevuld met de woorden “laatste inhoud”, gevolgd door de naam van het product met het laagste vlampunt; “Lege tankwagen, 3, laatste inhoud: UN 1203 Motorbrandstof, II”.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

**RO–a–FI–3**

*Betreft:* Etikettering en kenmerking van de vervoerseenheid voor explosieven.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.3.2.1.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Algemene voorschriften voor oranje borden.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vervoerseenheden die (normaal gesproken in kleine vrachtwagens) kleine hoeveelheden explosieven (maximaal 1 000 kg netto) naar steengroeven en werklocaties vervoeren, mogen aan de voor- en achterkant worden geëtiketteerd met het etiket volgens model 1.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

**FR Frankrijk**

**RO–a–FR–1**

*Betreft:* Vervoer van draagbare en mobiele apparatuur voor gammaradiografie (18).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van de richtlijn:* Bijlagen A en B.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:*

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Het vervoer van apparatuur voor gammaradiografie door gebruikers in speciale voertuigen wordt, met inachtneming van specifieke voorschriften, vrijgesteld.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - artikel 28.

**RO–a–FR–2**

*Betreft:* Vervoer van afval uit de gezondheidszorg waarbij er sprake is van besmettingsrisico en dat wordt gelijkgesteld met anatomisch materiaal dat valt onder UN 3291, met een massa van ten hoogste 15 kg.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vrijstelling van de ADR-voorschriften voor het vervoer van afval uit de gezondheidszorg waarbij er sprake is van besmettingsrisico en dat wordt gelijkgesteld met anatomisch materiaal dat valt onder UN 3291, met een massa van ten hoogste 15 kg.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - artikel 12.

**RO–a–FR–3**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijke goederen in het openbaar vervoer (18).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vervoer van passagiers en gevaarlijke goederen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Gevaarlijke goederen mogen in het openbaar vervoer als handbagage worden vervoerd overeenkomstig de onder 3.4, 4.1 en 5.2 vermelde bepalingen inzake de verpakking, de kenmerking en de etikettering van pakketten.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - artikel 21.

*Toelichting:* In handbagage worden alleen gevaarlijke goederen voor persoonlijk of eigen beroepsmatig gebruik toegestaan. Draagbare gashouders zijn in de voor één reis benodigde hoeveelheid toegestaan voor patiënten met ademhalingsproblemen.

**RO–a–FR–4**

*Betreft:* Vervoer van kleine hoeveelheden gevaarlijke goederen voor eigen rekening (18).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Verplichting om een vervoersdocument te hebben.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vervoer van kleine hoeveelheden gevaarlijke goederen voor eigen rekening waarbij de onder 1.1.3.6 gestelde grenswaarden niet worden overschreden, is vrijgesteld van de onder 5.4.1 vermelde verplichting om in het bezit te zijn van een vervoersdocument.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - artikel 23-2.

**IE Ierland**

**RO–a–IE–1**

*Betreft:* Vrijstelling van het voorschrift van 5.4.0 van de ADR voor een vervoersdocument voor het vervoer van pesticiden van ADR-klasse 3 die onder 2.2.3.3 zijn aangeduid als FT2-pesticiden (vlampunt lager dan 23°C) en ADR-klasse 6.1 die onder 2.2.61.3 zijn aangeduid als T6-pesticiden, vloeibaar (vlampunt niet lager dan 23°C), wanneer de hoeveelheden vervoerde gevaarlijke goederen niet groter zijn dan de onder 1.1.3.6 van het ADR vermelde hoeveelheden.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschrift voor vervoersdocument.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Een vervoersdocument is niet nodig voor het vervoer van pesticiden van ADR-klassen 3 en 6.1, wanneer de hoeveelheden vervoerde gevaarlijke goederen niet groter zijn dan de onder 1.1.3.6 van het ADR vermelde hoeveelheden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(9) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

*Toelichting:* Onnodig en bewerkelijk voorschrift voor het plaatselijke vervoer en de plaatselijke levering van deze pesticiden.

**RO–a–IE–2**

*Betreft:* Vrijstelling van sommige van de bepalingen van de ADR inzake de verpakking, kenmerking en etikettering voor vervoer van kleine hoeveelheden (beneden de grenswaarden van 1.1.3.6) verlopen vuurwerk van de classificatiecodes 1.3G, 1.4G en 1.4S van klasse 1 van de ADR met als respectieve identificatienummers UN0092, UN0093, UN0403 of UN0404 naar de dichtstbijzijnde militaire kazerne voor verwijdering.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.6, 4.1, 5.2 en 6.1

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Verwijdering van verlopen vuurwerk.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De bepalingen van de ADR inzake de verpakking, kenmerking en etikettering voor vervoer van verlopen vuurwerk met als respectieve identificatienummers UN0092, UN0093, UN0403 of UN0404 naar de dichtstbijzijnde militaire kazerne zijn niet van toepassing, mits aan de algemene bepalingen van de ADR inzake verpakking wordt voldaan en in het vervoersdocument aanvullende informatie wordt

opgenomen. Dit geldt alleen voor lokaal vervoer van kleine hoeveelheden verlopen vuurwerk naar de dichtstbijzijnde militaire kazerne voor veilige verwijdering.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(10) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004'.

*Toelichting:* Het vervoer van kleine hoeveelheden "verlopen" fakkels voor noodgevallen op zee, met name van eigenaren van pleziervaartuigen en scheepsbevoorraders, naar militaire kazernes voor een veilige verwijdering daarvan heeft problemen opgeleverd, vooral wat de verpakkingsvoorschriften betreft. De afwijking geldt voor lokaal vervoer van kleine hoeveelheden (beneden de grenswaarden van 1.1.3.6).

**RO–a–IE–3**

*Betreft:* Vrijstelling van de voorschriften van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 voor het vervoer over de weg van nominaal lege ongereinigde opslagtanks (voor opslag op vaste locaties) met het oog op reiniging, reparatie, beproeving of sloop.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.7 en 6.8

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Voorschriften voor het ontwerp, de constructie het onderzoek en de beproeving van tanks.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* [Voorstel] Vrijstelling van de voorschriften van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de ADR voor het vervoer over de weg van nominaal lege ongereinigde opslagtanks (voor opslag op vaste locaties) met het oog op reiniging, herstelling, beproeving of sloop mits a) zoveel op de tank aangesloten pijpleidingen als redelijkerwijs mogelijk is, zijn verwijderd; b) een geschikte veiligheidsklep op de tank wordt aangesloten, die gedurende het vervoer operationeel blijft; en c) met inachtneming van b) alle openingen in de tank en de daarop aangesloten pijpleidingen zijn afgesloten om het ontsnappen van gevaarlijke goederen te voorkomen, voorzover dit redelijkerwijs uitvoerbaar is.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Amendement dat is voorgesteld op de 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* Deze tanks worden gebruikt voor de opslag van stoffen op een vaste locatie en niet voor het vervoer van goederen. Ze zullen zeer kleine hoeveelheden gevaarlijke goederen bevatten wanneer ze (de tanks) naar een andere locatie worden vervoerd voor reiniging, herstelling enzovoort.

Voorheen uit hoofde van artikel 6, lid 10.

**RO–a–IE–4**

*Betreft:* Vrijstelling van de voorschriften van de hoofdstukken 5.3, 5.4, deel 7 en bijlage B van het ADR in verband met het vervoer van gascilinders voor tapinstallaties (voor dranken), wanneer deze op hetzelfde voertuig worden vervoerd als de dranken (waarvoor ze worden gebruikt).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Hoofdstukken 5.3 en 5.4, deel 7 en bijlage B.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Het kenmerken van de voertuigen, de mee te nemen documentatie en de bepalingen betreffende de vervoersmiddelen en het vervoer.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* [Voorstel] Vrijstelling van de voorschriften van de hoofdstukken 5.3 en 5.4, deel 7 en bijlage B van de ADR voor gascilinders die worden gebruikt voor het tappen van dranken, wanneer deze gascilinders op hetzelfde voertuig worden vervoerd als de dranken (waarvoor ze worden gebruikt).

*Referentie van de nationale wetgeving:* Amendement dat is voorgesteld op de 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* De hoofdactiviteit is de distributie van verpakte dranken, die niet onder het ADR vallen, en daarnaast kleine hoeveelheden kleine cilinders met bijbehorende gassen voor het tappen.

Voorheen uit hoofde van artikel 6, lid 10.

**RO–a–IE–5**

*Betreft:* Vrijstelling, voor binnenlands vervoer binnen Ierland, van de in de hoofdstukken 6.2 en 4.1 van het ADR vermelde voorschriften voor de constructie en beproeving van houders en de voorschriften voor het gebruik daarvan voor cilinders en drukvaten voor gassen van klasse 2 die een multimodaal vervoerstraject hebben afgelegd, met inbegrip van vervoer over zee, wanneer i) deze cilinders en drukvaten overeenkomstig de IMDG-code worden vervaardigd, beproefd en gebruikt, ii) deze cilinders en drukvaten niet in Ierland worden nagevuld maar nominaal leeg naar het land van herkomst van het multimodale vervoerstraject worden geretourneerd en iii) deze cilinders en drukvaten lokaal in kleine hoeveelheden worden gedistribueerd.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.4.2, 4.1 en 6.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bepalingen inzake multimodale vervoerstrajecten, met inbegrip van vervoer over zee, het gebruik van cilinders en drukvaten voor gassen van ADR-klasse 2 en de constructie en beproeving van deze cilinders en drukvaten voor gassen van ADR-klasse 2.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* [Voorstel] De bepalingen van de hoofdstukken 4.1 en 6.2 zijn niet van toepassing op cilinders en drukvaten voor gassen van klasse 2, mits i) deze cilinders en drukvaten overeenkomstig de IMDG-code worden vervaardigd en beproefd, ii) deze cilinders en drukvaten overeenkomstig de IMDG-code worden gebruikt, iii) deze cilinders en drukvaten via een multimodaal vervoerstraject, met inbegrip van vervoer over zee, naar de afzender zijn vervoerd, iv) het vervoer van deze cilinders en drukvaten naar de eindgebruiker bestaat uit één traject, dat binnen één dag wordt afgelegd, van de geadresseerde van het multimodale vervoer [bedoeld onder iii)], v) deze cilinders en drukvaten niet in het binnenland worden nagevuld maar nominaal leeg naar het land van herkomst van het multimodale vervoerstraject [bedoeld onder iii)] worden geretourneerd, en vi) deze cilinders en drukvaten lokaal in het binnenland in kleine hoeveelheden worden gedistribueerd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Amendement dat is voorgesteld op de 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* De gassen in deze cilinders en drukvaten voldoen aan een door de eindgebruikers verlangde specificatie, op grond waarvan ze van buiten het ADR-gebied moeten worden ingevoerd. Na gebruik moeten deze nominaal lege cilinders en drukvaten naar het land van herkomst worden geretourneerd om te worden nagevuld met het gas met de speciale specificatie – ze worden niet in Ierland en zelfs niet binnen het ADR-gebied nagevuld. Ze voldoen weliswaar niet aan de ADR, maar voldoen wel aan en zijn geaccepteerd voor de IMDG-code. De eindbestemming van het multimodale vervoerstraject, dat buiten het ADR-gebied begint, is de locatie van de importeur, vanwaar deze cilinders en drukvaten in kleine hoeveelheden lokaal binnen Ierland naar de eindgebruiker worden gedistribueerd. Dit vervoer binnen Ierland zou vallen onder het gewijzigde artikel 6, lid 9, van Richtlijn 94/55/EG, als gewijzigd.

**LT Litouwen**

**RO–a–LT–1**

*Betreft:* Vaststelling van RO–a–UK-6.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringsbesluit nr. 337 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg in de Republiek Litouwen, goedgekeurd op 23.3.2000).

**UK Verenigd Koninkrijk**

**RO–a–UK–1**

*Betreft:* Vervoer van bepaalde radioactieve materialen met geringe gevaren zoals klokken, horloges, rookmelders en wijzerplaten voor kompassen (E1).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van de richtlijn:* De meeste ADR-voorschriften.

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Voorschriften voor het vervoer van materialen van klasse 7.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Volledige vrijstelling van de bepalingen van de nationale regelgeving voor bepaalde handelsproducten die beperkte hoeveelheden radioactief materiaal bevatten. (lichtgevend product dat is bedoeld om door een persoon te worden gedragen; maximum 500 rookmelders voor huishoudelijk gebruik met een individuele activiteit van maximum 40 kBq; of maximum vijf tritiumlichtbronnen op basis van gas met een individuele activiteit van maximum 10 GBq in eenzelfde voertuig of spoorvoertuig).

*Referentie van de nationale wetgeving:* The 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).

*Toelichting:* Deze afwijking is een maatregel voor de korte termijn, die niet langer nodig zal zijn wanneer soortgelijke wijzigingen van de IAEA-regels in de ADR worden opgenomen.

**RO–a–UK–2**

*Betreft:* Vrijstelling van het voorschrift om een vervoersdocument bij zich te hebben voor bepaalde hoeveelheden gevaarlijke goederen (niet van klasse 7) als gedefinieerd onder 1.1.3.6 (E2).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.6.2 en 1.1.3.6.3

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vrijstelling van bepaalde voorschriften voor bepaalde hoeveelheden per vervoerseenheid.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voor beperkte hoeveelheden is geen vervoersdocument nodig, behalve wanneer deze deel uitmaken van een grotere lading.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

*Toelichting:* Deze vrijstelling is geschikt voor het binnenlandse vervoer, waarbij een vervoersdocument niet altijd nodig is voor lokale distributie.

**RO–a–UK–3**

*Betreft:* Vrijstelling van het voorschrift dat voertuigen die laagradioactieve materialen vervoeren, brandblusapparatuur aan boord moeten hebben (E4).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.1.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschrift dat voertuigen brandblusapparatuur aan boord moeten hebben.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Ontheffing van het voorschrift brandblusapparatuur aan boord te hebben wanneer uitsluitend vrijgestelde pakketten worden vervoerd (UN 2908, 2909, 2910 en 2911).

Beperking van het voorschrift wanneer slechts een klein aantal pakketten wordt vervoerd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

*Toelichting:* Het aan boord hebben van brandblusapparatuur is in de praktijk niet relevant bij het vervoer van UN 2908, 2909, 2910 en 2911, die vaak in kleine voertuigen worden vervoerd.

**RO–a–UK–4**

*Betreft:* Distributie van goederen in binnenverpakkingen naar detailhandelaren of gebruikers (met uitzondering van de klassen 1, 4.2, 6.2 en 7) van lokale magazijnen naar detailhandelaren of gebruikers en van detailhandelaren naar eindgebruikers (N1).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.1.

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Voorschriften voor de constructie en het testen van verpakkingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Verpakkingen behoeven geen RID/ADR- of UN-merk te hebben gekregen of anderszins te zijn gemerkt als ze goederen bevatten zoals bepaald in bijlage 3.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

*Toelichting:* ADR-voorschriften zijn niet geschikt voor de laatste fasen van het vervoer van een magazijn naar een detailhandelaar of gebruiker, of van een detailhandelaar naar een eindgebruiker. Deze afwijking is bedoeld om ervoor te zorgen dat de binnenverpakking van goederen die voor kleinhandeldistributie zijn verpakt, op het laatste deel van een lokaal distributietraject zonder buitenverpakking kunnen worden vervoerd.

**RO–a–UK–5**

*Betreft:* Verschillende "maximale totale hoeveelheden per vervoerseenheid" voor de goederen van klasse 1 in de categorieën 1 en 2 van de tabel onder 1.1.3.6.3 (N10).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.6.3 en 1.1.3.6.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vrijstellingen voor per vervoerseenheid vervoerde hoeveelheden.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voorschriften voor vrijstellingen voor beperkte hoeveelheden en gemengde ladingen explosieven.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

*Toelichting:* Behelst verschillende grenswaarden voor hoeveelheden goederen van klasse 1, te weten "50" voor categorie 1 en "500" voor categorie 2. Voor de berekening van gemengde ladingen worden de vermenigvuldigingsfactoren "20" voor categorie 1 en "2" voor categorie 2 gehanteerd.
Voorheen een afwijking krachtens artikel 6, lid 10.

**RO–a–UK–6**

*Betreft:* Verhoging van de maximaal toelaatbare nettomassa van explosieven in voertuigen van type EX/II (N13).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5.5.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Beperkingen voor de vervoerde hoeveelheden explosieve stoffen en voorwerpen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Beperkingen voor de vervoerde hoeveelheden explosieve stoffen en voorwerpen.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

*Toelichting:* Voorschriften van het VK behelzen een maximale nettomassa van 5 000 kg in voertuigen van type II voor compatibiliteitsgroepen 1.1C, 1.1D, 1.1E en 1.1J.

Veel in Europa vervoerde voorwerpen van de klassen 1.1C, 1,1D, 1.1E en 1.1J zijn groot of omvangrijk en langer dan ongeveer 2,5 m. Het gaat hier vooral om explosieve voorwerpen voor militair gebruik. De beperkingen voor de constructie van EX/III-voertuigen (dit moeten gesloten voertuigen zijn) maken het laden en lossen van dergelijke voorwerpen heel moeilijk. Voor sommige voorwerpen zou zowel aan het begin als aan het eind van de reis gespecialiseerde laad- en losapparatuur nodig zijn. In de praktijk is die zelden voorhanden. Er worden in het VK maar weinig EX/III-voertuigen gebruikt en het zou voor de industrie uiterst problematisch zijn als er zou worden geëist dat er voor het vervoer van dergelijke explosieven meer gespecialiseerde EX/III-voertuigen moeten worden gebouwd.

In het VK worden militaire explosieven meestal door commerciële vervoersbedrijven vervoerd, die niet onder de vrijstelling voor militaire voertuigen in de kaderrichtlijn vallen. Om dit probleem te verhelpen heeft het VK altijd toestemming gegeven voor het vervoer van maximaal 5 000 kg van dergelijke voorwerpen op EX/II-voertuigen. De huidige grenswaarde is niet altijd voldoende omdat een voorwerp meer dan 1 000 kg explosieven kan bevatten.

Sinds 1950 hebben zich slechts twee incidenten voorgedaan (beide in de jaren '50) met de ontploffing van explosieven met een gewicht van meer dan 5 000 kg. De incidenten werden veroorzaakt door een brandende band en een heet uitlaatsysteem waardoor de bekleding in brand vloog. Deze branden zouden zich ook met een kleinere lading hebben kunnen voordoen. Er waren geen doden of gewonden.

Empirisch bewijsmateriaal wijst erop dat het onwaarschijnlijk is dat correct verpakte explosieve voorwerpen door schokken, bijvoorbeeld bij een botsing, ontploffen. Uit militaire rapporten en de resultaten van proeven met de inslag van raketten blijkt dat de inslagsnelheid groter moet zijn dan die bij de 12 meter-valproef om patronen tot ontploffing te brengen.

Deze maatregel heeft geen gevolgen voor de huidige veiligheidsnormen.

**RO–a–UK–7**

*Betreft:* Vrijstelling van de eisen inzake toezicht voor kleine hoeveelheden van bepaalde goederen van klasse 1 (N12).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.4 en 8.5 S1(6)

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Eisen inzake toezicht voor voertuigen die bepaalde hoeveelheden gevaarlijke goederen vervoeren.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Bevat bepalingen voor veilig parkeren en toezicht, maar eist, in tegenstelling tot hoofdstuk 8.5 S1(6) van de ADR, geen permanent toezicht op bepaalde ladingen van klasse 1.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

*Toelichting:* De ADR-voorschriften inzake toezicht zijn in een nationale context niet altijd uitvoerbaar.

**RO–a–UK–8**

*Betreft:* Versoepeling van de beperkingen voor het vervoer van gemengde ladingen explosieven en van explosieven met andere gevaarlijke goederen in wagons, voertuigen en containers (N4/5/6).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5.2.1 en 7.5.2.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Beperkingen voor bepaalde soorten gemengde ladingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De nationale wetgeving is minder strikt voor gemengde ladingen explosieven, mits het vervoer hiervan zonder risico's kan gebeuren.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

*Toelichting:* Het VK wil toestemming geven voor enkele variaties op de regels voor het combineren van explosieven met andere explosieven en van explosieven met andere gevaarlijke goederen. Elke variatie kent een kwantitatieve beperking voor een of meer onderdelen van de lading en wordt alleen toegestaan mits "alle redelijkerwijs uitvoerbare maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat de explosieven in contact komen met deze goederen of anderszins deze in gevaar brengen of daardoor in gevaar worden gebracht".

Voorbeelden van variaties waarvoor het VK toestemming zou willen geven:

1. Explosieven die zijn ingedeeld onder de UN-nummers 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 of 0361, mogen in één voertuig worden vervoerd met gevaarlijke goederen die zijn ingedeeld onder UN-nummer 1942. De hoeveelheid UN 1942 die mag worden vervoerd, wordt beperkt door deze te beschouwen als explosieven van 1.1 D.

2. Explosieven die zijn ingedeeld onder de UN-nummers 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 of 0453, mogen in één voertuig worden vervoerd met gevaarlijke goederen (met uitzondering van ontvlambare gassen, besmettelijke stoffen en giftige stoffen) in vervoerscategorie 2 of gevaarlijke goederen in vervoerscategorie 3 of een combinatie daarvan, mits de totale massa of het totale volume van de gevaarlijke goederen in vervoerscategorie 2 niet groter is dan 500 kg of 500 l en de totale nettomassa van deze explosieven niet groter is dan 500 kg.

3. Explosieven van 1.4 G mogen in één voertuig worden vervoerd met ontvlambare vloeistoffen en ontvlambare gassen in vervoerscategorie 2 of niet-ontvlambare niet-giftige gassen in vervoerscategorie 3 of een combinatie daarvan, mits de totale massa of het totale volume van de gevaarlijke goederen, alles opgeteld, niet groter is dan 200 kg of 200 l en de totale nettomassa van de explosieven niet groter is dan 20 kg.

4. Explosieve voorwerpen die zijn ingedeeld onder de UN-nummers 0106, 0107 of 0257, mogen worden vervoerd met explosieve voorwerpen in de compatibiliteitsgroepen D, E of F waarvoor ze bestanddeel zijn. De totale

hoeveelheid explosieve stoffen van de UN-nummers 0106, 0107 of 0257 mag niet groter zijn dan 20 kg.

**RO–a–UK–9**

*Betreft:* Alternatief voor het aanbrengen van oranje platen op kleine voertuigen bij het vervoer van kleine partijen radioactief materiaal.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.3.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verplichting voor kleine voertuigen tot het voeren van oranje platen bij het transport van radioactief materiaal.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Laat iedere in het kader van dit proces goedgekeurde vrijstelling toe. De aangevraagde vrijstelling luidt als volgt:

1. Voertuigen moeten:

   a) hetzij, overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het ADR, par. 5.3.2, van grote oranje etiketten worden voorzien; of

   b) hetzij, in het geval van een voertuig met een gewicht van minder dan 3500 kg, dat minder dan tien verpakkingen met niet-splijtbaar of splijtbaar radioactief materiaal aan boord heeft, waarbij de transportindexen van deze verpakkingen bij elkaar opgeteld niet meer dan 3 bedragen, een bord voeren dat beantwoordt aan de vereisten van par. 2 hieronder.

2. Met het oog op par. 1 hierboven, moet het bord op een voertuig dat radioactief materiaal vervoert, aan de volgende eisen voldoen:

   a) Het moet minstens 12 vierkante centimeter groot zijn. Alle letters op het bord moeten zwart, vet en leesbaar zijn. Alle letters moeten tevens in reliëf of verzonken zijn. De hoofdletters in het woord "RADIOACTIEF" moeten minstens 12 mm hoog en alle andere hoofdletters minstens 5 mm hoog zijn.

   b) Het bord moet zo vuurbestendig zijn dat de hierop aangebrachte tekst leesbaar blijft na blootstelling aan de vlammen van een brand in het voertuig.

   c) Het bord moet stevig worden bevestigd op een plaats in het voertuig waar het voor de bestuurder duidelijk zichtbaar is, maar diens uitzicht op de weg niet belemmert, en moet enkel zichtbaar zijn wanneer radioactief materiaal wordt vervoerd;

   d) Het bord moet voldoen aan de voor de vorm ervan goedgekeurde eisen en dient de naam, het adres en het telefoonnummer te vermelden van de instantie waarbij men in noodgevallen terecht kan.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d).

*Toelichting:* De vrijstelling is vereist voor beperkte vervoersbewegingen met kleine hoeveelheden radioactief materiaal, voornamelijk patiëntdoses radioactieve materialen tussen plaatselijke ziekenhuisfaciliteiten, waarbij kleine voertuigen worden gebruikt en zelfs de mogelijkheid om kleine oranje etiketten te gebruiken beperkt is. De ervaring heeft uitgewezen dat het aanbrengen van grote oranje etiketten op deze voertuigen problematisch is en dat die in normale vervoersomstandigheden moeilijk op hun plaats blijven. De voertuigen zullen nu worden voorzien van grote etiketten waarop, overeenkomstig ADR 5.3.1.5.2 (en normaliter 5.3.1.7.4) de inhoud wordt geïdentificeerd en het gevaar duidelijk wordt aangegeven. Daarenboven zal een vuurbestendig bord met informatie voor noodsituaties op een duidelijke zichtbare plaats worden aangebracht. In de praktijk zal zo meer veiligheidsinformatie worden gegeven dat uit hoofde van de vereisten van ADR 5.3.2 het geval was.

***Op grond van artikel 7, lid 2, onder b1***

**BE België**

**RO–b1–BE–1**

*Betreft:* Vervoer in de directe omgeving van industrieterreinen, met inbegrip van vervoer over de openbare weg.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De afwijkingen hebben betrekking op de documentatie, de etikettering en de kenmerking van verpakkingen en het diploma van de chauffeur.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Afwijkingen 2-89, 4-97 en 2-2000.

*Toelichting:* De gevaarlijke goederen worden van de ene naar de andere locatie vervoerd:

– afwijking 2-89: kruising van de openbare weg (chemische stoffen in verpakkingen);

– afwijking 4-97: afstand van 2 km (blokken ruwijzer bij een temperatuur van 600°C);

– afwijking 2-2000: afstand van ongeveer 500 m (IBC, PG II, III klassen 3, 5.1, 6.1, 8 en 9).

**RO–b1–BE–2**

*Betreft:* Vervoer van opslagtanks die niet als vervoersapparatuur bedoeld zijn.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.2. (f)

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vervoer van nominaal lege opslagtanks voor reiniging/reparatie is toegestaan.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Afwijking 6-82, 2-85.

*Toelichting:* Afwijking door de Europese Commissie geregistreerd als nr. 7 (krachtens artikel 6, lid 10).

**RO–b1–BE–3**

*Betreft:* Opleiding van chauffeurs.

Plaatselijk vervoer van UN 1202, 1203 en 1223 in verpakkingen en in tanks (in België binnen een straal van 75 km rond de maatschappelijke zetel).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:*
Structuur van de opleiding:
1) Opleiding verpakkingen
2) Opleiding tanks
2) Speciale opleiding Cl 1
2) Speciale opleiding Cl 7

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Definities – diploma – afgifte – duplicaten – geldigheid en verlenging – organisatie van cursussen en examens – afwijkingen – sancties – slotbepalingen.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Wordt in de komende regelgeving gespecificeerd.

*Toelichting:* Het is de bedoeling een eerste cursus te geven, gevolgd door een examen, die beperkt blijft tot het vervoer van UN 1202, 1203 en 1223 in verpakkingen en in tanks binnen een straal van 75 km rond de maatschappelijke zetel; de lengte van de opleiding moet voldoen aan de ADR-voorschriften. Na vijf jaar moet de chauffeur een opfriscursus volgen en een examen afleggen. Op het diploma moet worden vermeld: "nationaal vervoer van UN 1202, 1203 en 1223 overeenkomstig artikel 6, lid 9, van Richtlijn 94/55EG".

**RO–b1–BE–4**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijke goederen in tanks voor verwijdering door verbranding.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 3.2

*Inhoud van de nationale wetgeving:* In afwijking van de tabel in hoofdstuk 3.2 is het toegestaan voor het vervoer van reactieve vloeistof met water, toxisch, groep III, niet elders gespecificeerd, onder bepaalde omstandigheden een tank/container met tankcode L4BH in plaats van tankcode L4DH te gebruiken.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Afwijking 01 – 2002.

*Toelichting:* Deze regeling mag alleen worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijk afval over korte afstand.

**RO–b1–BE–5**

*Betreft:* Vervoer van afval naar afvalverwijderingsinstallaties.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.2, 5.4, 6.1 (oude regelgeving: A5, 2X14, 2X12).

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Classificatie, kenmerking en voorschriften voor de verpakking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* In plaats van de indeling van afval aan de hand van de ADR wordt het in verschillende afvalgroepen ingedeeld (brandbare oplosmiddelen, verf, zuren, batterijen enz.) om gevaarlijke reacties binnen één groep te voorkomen. De voorschriften voor de constructie van verpakkingen zijn minder streng.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Koninklijk besluit betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

*Toelichting:* Deze regeling mag worden gebruikt voor het vervoer van kleine hoeveelheden afval naar afvalverwijderingsinstallaties.

**RO–b1–BE–6**

*Betreft:* Vaststelling van RO–b1–SE–5.

*Referentie van de nationale wetgeving:*

**RO–b1–BE–7**

*Betreft:* Vaststelling van RO–b1–SE-6.

*Referentie van de nationale wetgeving:*

**RO–b1–BE–8**

*Betreft:* Vaststelling van RO–b1–UK-2.

*Referentie van de nationale wetgeving:*

**DE Duitsland**

**RO–b1–DE–1**

*Betreft:* Vrijstelling voor bepaalde vermeldingen op het vervoersdocument (n2).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Inhoud van het vervoersdocument.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voor alle klassen, behalve de klassen 1 (behalve 1.4S), 5.2 en 7:

In het vervoersdocument moet geen vermelding worden opgenomen.

a) van de ontvanger bij plaatselijke distributie (behalve voor een volledige lading en vervoer met specifieke trajecten);

b) van de hoeveelheid en de aard van de verpakkingen als punt 1.1.3.6 niet van toepassing is en het voertuig voldoet aan alle bepalingen van de bijlagen A en B;

c) voor lege ongereinigde tanks volstaat het vervoersdocument van de laatste lading.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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.

*Toelichting:* Toepassing van alle voorschriften is bij dergelijk vervoer niet uitvoerbaar.
Afwijking door de Europese Commissie geregistreerd als nr. 22. (krachtens artikel 6, lid 10).

**RO–b1–DE–2**

*Betreft:* Vervoer van met PCB's verontreinigde materialen van klasse 9 als los gestort goed.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vervoer als los gestort goed.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Toestemming voor het vervoer als los gestort goed in wissellaadbakken of containers die zodanig afgesloten zijn dat ze ondoordringbaar zijn voor vloeistoffen of stof.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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.

*Toelichting:* Vrijstelling 11 beperkt tot 31.12.2004; Vanaf 2005 zijn de bepalingen van het ADR en RID identiek.
Zie ook Multilaterale Overeenkomst M137.
Lijst nr. 4*.

**RO–b1–DE–3**

*Betreft:* Vervoer van verpakt gevaarlijk afval.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Delen 1 tot en met 5

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Classificatie, verpakking en kenmerking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Klassen 2 tot en met 6.1, 8 en 9: gezamenlijke verpakking en vervoer van gevaarlijk afval in pakketten en IBC's; afval moet worden verpakt in een binnenverpakking (zoals ingezameld) en in specifieke afvalgroepen worden ingedeeld (om gevaarlijke reacties binnen een afvalgroep te vermijden); gebruik van speciale schriftelijke instructies voor de afvalgroepen en als vrachtbrief; inzameling van huisvuil en laboratoriumafval enzovoort.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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.

*Toelichting:* Lijst nr. 6*.

**DK Denemarken**

**RO–b1–DK–1**

*Betreft:* UN 1202, 1203, 1223 en klasse 2 – geen vervoersdocument.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vervoersdocument vereist.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Bij het vervoer van minerale olieproducten van klasse 3, UN 1202, 1203 en 1223 en gassen van klasse 2 in het kader van distributie (aflevering van goederen aan twee of meer ontvangers en inzameling van ingeleverde goederen in vergelijkbare situaties) is een vervoersdocument niet vereist mits de schriftelijke instructies naast de krachtens de ADR vereiste informatie ook informatie over het UN-nummer, de naam en de klasse bevatten.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Bekendtgørelse nr. 729 af 15.8.2001 om vejtransport af farligt gods.

*Toelichting:* De reden voor bovengenoemde nationale afwijking is dat oliemaatschappijen dankzij de ontwikkeling van elektronische apparatuur bijvoorbeeld permanent informatie over klanten naar hun voertuigen kunnen verzenden. Aangezien deze informatie bij het vertrek niet beschikbaar is en tijdens het vervoer naar het voertuig wordt verzonden, is het niet mogelijk de de vervoersdocumenten vóór het vertrek op te stellen. Dergelijke transporten vinden binnen een beperkt gebied plaats.
Momenteel is er een afwijking voor Denemarken voor een soortgelijke bepaling krachtens artikel 6, lid 10.

**EL Griekenland**

**RO–b1–EL–1**

*Betreft:* Vrijstelling van veiligheidsvereisten voor vaste tanks (tankvoertuigen) die voor 31.12.2001 zijn geregistreerd voor lokaal vervoer van kleine hoeveelheden van sommige categorieën gevaarlijke goederen.

*Verwijzingen naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 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, 6.8.2.2.2.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vereisten inzake constructie, uitrusting, typekeuring, inspectie en beproeving, en kenmerking van vaste tanks (tankvoertuigen), afneembare tanks, tankcontainers en wissellaadtanks, waarvan de houders uit metaal vervaardigd zijn, en batterijvoertuigen, alsmede van gascontainers met meerdere elementen (MEGC's).

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Overgangsbepaling: Voor de eerste maal tussen 1.1.1985 en 31.12.2001 in Griekenland geregistreerde vaste tanks (tankvoertuigen), afneembare tanks en tankcontainers mogen nog tot 31.12.2010 worden gebruikt. Deze overgangsbepaling betreft voertuigen voor het transport van de volgende gevaarlijke materialen: UN: 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257. De bepaling is bedoeld voor het vervoer van kleine hoeveelheden of om lokaal vervoer door in bovengenoemde periode geregistreerde voertuigen. Deze overgangsperiode zal gelden voor tankvoertuigen die zijn aangepast in overeenstemming met:

1. ADR-paragrafen betreffende inspecties en tests: 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153, 211.154).

2. Minimale dikte van de houderwand: 3 mm voor tanks met compartimenten met een capaciteit tot 3500 l en minstens 4 mm zacht staal voor tanks met compartimenten met een capaciteit tot 6000 l, ongeacht het type of de dikte van de scheidingswanden.

3. Indien als materiaal aluminium of een ander metaal gebruikt is, zouden tanks moeten voldoen aan de vereisten voor dikte en andere technische specificaties welke voortvloeien uit de technische tekeningen die zijn goedgekeurd door de lokale overheid van het land waar zij voordien geregistreerd waren. Bij ontbreken van technische tekeningen, dienen tanks te voldoen aan de vereisten van par. 6.8.2.1.17 (211.127).

4. Tanks zouden moeten voldoen aan de randnummers 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129), par. 6.8.2.2 met subparagrafen 6.8.2.2.1 en 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131).

Meer in het bijzonder mogen tankvoertuigen met een massa van minder dan 4t die uitstluitend zijn bestemd voor plaatselijk transport van gasolie (UN 1202), ten eersten male voor 31.12.2002 zijn geregistreerd, en waarvan de wanddikte minder dan 3mm bedraagt, alleen worden gebruikt indien zij overeenkomstig randnummer 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20) worden omgebouwd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Vereisten inzake constructie, uitrusting, inspectie en beproeving van vaste tanks (tankvoertuigen) en in circulatie zijnde afneembare tanks, voor sommige categorieën gevaarlijke goederen.)

**RO-b1–EL–2**

*Betreft:* Vrijstelling van vóór 31.12.2001 ingeschreven voertuigen voor plaatselijk vervoer van gevaarlijke goederen van de constructievereisten voor basisvoertuigen.

*Verwijzingen naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vereisten inzake de constructie van basisvoertuigen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De vrijstelling is van toepassing op voertuigen voor het plaatselijk vervoer van gevaarlijke goederen (categorieën UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614,

1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 en 3257) die ten eerste male voor 31.12.2001 zijn ingeschreven.

De bovengenoemde voertuigen moeten voldoen aan de vereisten van hoofdstuk 9 (paragrafen 9.2.1 t/m 9.2.6) van bijlage B van Richtlijn 94/55/EG, met de volgende afwijkingen:

Aan de vereisten van paragraaf 9.2.3.2 moet alleen worden voldaan indien het voertuig door voertuigfabrikant is uitgerust met een antiblokkeerremsysteem en het moet worden uitgerust met een remvertrager als omschreven in par. 9.2.3.3.1, zonder dat er noodzakelijkerwijs aan de paragrafen 9.2.3.3.2 en 9.2.3.3.3 behoeft te worden voldaan.

De voeding van de tachograaf moet verlopen via een rechtstreeks op de accu aangesloten stroombegrenzer (randnummer 220.514) en de elektrische uitrusting van het hefmechanisme van de bogieas moet op dezelfde plaats worden geïnstalleerd als waar deze door de voertuigfabrikant was aangebracht en moet met een hiertoe geschikte gesloten behuizing worden beschermd (randnummer 220.517).

Specifiek voor het plaatselijk vervoer van dieselolie voor verwarmingsdoeleinden bestemde tankvoertuigen met een maximale massa van minder dan 4 t (UN: 1202) moeten voldoen aan de vereisten van de paragrafen 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 en 9.2.4.5, maar niet noodzakelijkerwijs aan die van andere voldoen.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Technische vereisten voor reeds in gebruik zijnde voertuigen die bestemd zijn voor het plaatselijk vervoer van bepaalde categorieën gevaarlijke goederen.)

*Toelichting:* In vergelijking met het totale aantal reeds ingeschreven voertuigen gaat het hier om een betrekkelijk klein aantal voertuigen die bovendien alleen voor plaatselijk vervoer bestemd zijn. De vorm van de aangevraagde vrijstelling, de grootte van het wagenpark in kwestie en het soort goederen dat hier vervoerd wordt zijn niet van dien aard dat zij een bedreiging voor de veiligheid op de weg zullen vormen.

**ES Spanje**

**RO–b1–ES–1**

*Betreft:* Speciale apparatuur voor de distributie van ammoniakgas.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.8.2.2.2.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Teneinde elk verlies van de inhoud bij beschadiging van de uitwendige laad- en losinrichtingen (pijpen, zijafsluiters) te vermijden, moeten de inwendige afsluiter en de zitting daarvan zodanig ontworpen of beschermd zijn dat zij niet kunnen afbreken ten gevolge van uitwendige belastingen. De laad- en losinrichtingen (met inbegrip van flenzen of schroefdoppen) alsmede de eventuele beschermkappen moeten beveiligd kunnen worden tegen elk ontijdig openen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Tanks die worden gebruikt voor de distributie en toepassing van ammoniakgas in de landbouw en die vóór 1 januari 1992 in gebruik zijn genomen, mogen van een uitwendige in plaats van een inwendige beveiliging worden

voorzien, mits die een beveiliging bieden die ten minste gelijkwaardig is met de beveiliging die door de wand van de tank wordt geboden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3.

*Toelichting:* Vóór 1 januari 1992 werden er in de landbouw voor het rechtstreeks opbrengen van ammoniakgas op het land uitsluitend tanks met een uitwendige beveiliging gebruikt. Een aantal van deze tanks worden nog steeds gebruikt. Ze rijden zelden met lading op de weg, maar worden uitsluitend gebruikt voor het uitrijden van mest op grote boerderijen.

**FI Finland**

**RO–b1–FI–1**

*Betreft:* Wijziging van de informatie in het vervoersdocument voor explosieve stoffen.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.2.1 (a)

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Bijzondere bepalingen voor klasse 1.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* In het vervoersdocument mag in plaats van de feitelijke nettomassa aan explosieve stoffen het aantal ontstekers worden vermeld (1 000 ontstekers stemt overeen met 1 kg explosieven).

*Referentie van de nationale wetgeving:* Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

*Toelichting:* Deze informatie wordt voor binnenlands vervoer voldoende geacht. Deze afwijking wordt voornamelijk gebruikt voor de springstofindustrie voor plaatselijk vervoer van kleine hoeveelheden.
Afwijking door de Europese Commissie geregistreerd als nr. 31.

**FR Frankrijk**

**RO–b1–FR–1**

*Betreft:* Gebruik van het scheepvaartdocument als vervoersdocument bij korte trajecten na het lossen van het schip.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Informatie die moet worden vermeld in het document dat als vervoersdocument voor gevaarlijke goederen wordt gebruikt.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Het scheepvaartdocument wordt binnen een straal van 15 km als vervoersdocument gebruikt.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route (Decree of 1 June 2001 on the transport of hazardous goods by road, «ADR-Decree») - Article 23-4.

**RO–b1–FR–2**

*Betreft:* Vervoer van voorwerpen van klasse 1 samen met gevaarlijke materialen van andere klassen (91).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5.2.1.

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Verbod op verpakkingen met verschillende gevaarsetiketten in één lading.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Mogelijkheid om enkelvoudige of geassembleerde ontstekers en goederen die niet tot klasse 1 behoren samen te vervoeren, mits bepaalde voorwaarden in acht worden genomen en het vervoer binnen Frankrijk plaatsvindt over een afstand van maximum 200 km.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - artikel 26.

**RO–b1–FR–3**

*Betreft:* Vervoer van vaste LPG-opslagtanks (18).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voor het vervoer van vaste LPG-opslagtanks gelden, uitsluitend voor korte afstanden specifieke voorschriften.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - Article 30.

**RO–b1–FR–4**

*Betreft:* Specifieke voorwaarden voor de opleiding van chauffeurs en de goedkeuring van voertuigen voor landbouwvervoer (korte afstanden).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.8.3.2; 8.2.1 en 8.2.2

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Tankapparatuur en opleiding van chauffeurs.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*
Specifieke bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen.
Speciale opleiding voor chauffeurs.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route - Article 29-2 - Annex D4.

**IE Ierland**

**RO-b1–IE–1**

*Betreft:* Vrijstelling van het voorschrift van 5.4.1.1.1 om i) de naam en het adres van de geadresseerde, ii) het aantal en een omschrijving van de colli, en iii) de totale hoeveelheid gevaarlijke goederen in het vervoersdocument te vermelden voor het vervoer van kerosine, dieselbrandstof of vloeibaar petroleumgas met de respectieve identificatienummers UN 1223, UN 1202 en UN 1965 naar de eindgebruiker.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Documentatie.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Wanneer kerosine, dieselbrandstof of vloeibaar petroleumgas met de respectieve identificatienummers UN 1223, UN 1202 en UN 1965, als gespecificeerd in aanhangsel B.5 van bijlage B van de ADR, naar de eindgebruiker worden vervoerd, is het niet nodig om de naam en het adres van de geadresseerde, het aantal en een omschrijving van de colli, de IBC's of houders, noch de totale vervoerde hoeveelheid op de vervoerseenheid te vermelden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(2) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* Bij de levering van huisbrandolie aan huishoudens is het gebruikelijk de opslagtank van de afnemer "bij te vullen", zodat de te leveren hoeveelheid en het aantal afnemers (tijdens een leveringsroute) onbekend zijn op het tijdstip waarop de geladen tanker aan zijn route begint. Bij de levering van gasflessen aan huishoudens is het gebruikelijk lege flessen door volle te vervangen, zodat het aantal afnemers en de aan elk van hen geleverde hoeveelheid aan het begin van het vervoerstraject onbekend zijn.

**RO–b1–IE–2**

*Betreft:* Vrijstelling om toe te staan dat bij het vervoer van lege ongereinigde tanks aan de bepalingen van 5.4.1.1.1 wordt voldaan door gebruik van het vervoersdocument voor de laatste inhoud.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Documentatie.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Bij het vervoer van lege ongereinigde tanks volstaat het vervoersdocument voor de laatste inhoud.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(3) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* Met name bij de levering van benzine en/of dieselbrandstof aan benzinestations keert de tankwagen onmiddellijk na de levering van de laatste lading direct terug naar de olieopslagplaats (om te worden geladen voor de volgende leveringen).

**RO–b1–IE–3**

*Betreft:* Vrijstelling voor het laden en lossen van gevaarlijke goederen waaraan krachtens 7.5.11 aanvullend voorschrift CV1 en krachtens 8.5 aanvullend voorschrift S1 is toegekend, zonder speciale toestemming van de bevoegde instantie op een voor het publiek toegankelijke plaats .

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7,5 en 8,5

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Aanvullende voorschriften inzake het laden, het lossen en de behandeling.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* In afwijking van de voorschriften van 7.5.11 of 8.5 is het laden en lossen van gevaarlijke goederen op een voor het publiek toegankelijke plaats zonder speciale toestemming van de bevoegde instantie toegestaan.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(5) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* Voor binnenlands vervoer vormt deze bepaling een zeer bewerkelijke verplichting voor de bevoegde instanties.

**RO–b1–IE–4**

*Betreft:* Vrijstelling om het vervoer van "Emulsion Explosive Matrix" met identificatienummer UN 3375 in tanks toe te staan.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 4.3

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Gebruik van tanks enz.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Het vervoer van "Emulsion Explosive Matrix" met identificatienummer UN 3375 in tanks wordt toegestaan.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(6) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* De matrix wordt weliswaar als vaste stof geclassificeerd, maar heeft geen poeder- of korrelvorm.

**RO–b1–IE–5**

*Betreft:* Vrijstelling van het "samenladingsverbod" op hetzelfde voertuig van 7.5.2.1 voor voorwerpen van compatibiliteitsgroep B en stoffen en voorwerpen van compatibiliteitsgroep D met gevaarlijke goederen, in tanks, van de klassen 3, 5.1 en 8.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake het laden, het lossen en de behandeling.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Colli met voorwerpen van compatibiliteitsgroep B van ADR-klasse 1 en colli met stoffen en voorwerpen van compatibiliteitsgroep D van ADR-

klasse 1 mogen op hetzelfde voertuig worden vervoerd met gevaarlijke goederen van de ADR-klassen 3, 5.1 of 8, mits – a) genoemde colli van ADR-klasse 1 worden vervoerd in aparte containers/compartimenten waarvan het ontwerp door de bevoegde instantie is goedgekeurd en onder de door de bevoegde instantie vereiste voorwaarden en b) genoemde stoffen van de ADR-klassen 3, 5.1 of 8 worden vervoerd in vaten die voldoen aan de eisen van de bevoegde instantie inzake ontwerp, constructie, beproeving, onderzoek, functioneren en gebruik.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(7) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* Om toestemming te verlenen, onder door de bevoegde instanties goedgekeurde voorwaarden, voor het laden van voorwerpen en stoffen van klasse 1, compatibiliteitsgroepen B en D, op hetzelfde voertuig met gevaarlijke goederen in tanks van de klassen 3, 5.1 en 8 – d.w.z. "pompwagens".

**RO–b1–IE–6**

*Betreft:* Vrijstelling van het voorschrift in 4.3.4.2.2, waarin wordt bepaald dat niet permanent met de tank van een tankwagen verbonden buigzame laad- en losleidingen tijdens het vervoer leeg moeten zijn.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 4.3

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Gebruik van tankwagens.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Flexibele slanghaspels (inclusief de bijbehorende vaste pijpleidingen) die zijn verbonden aan tankwagens voor kleinhandeldistributie van aardolieproducten met identificatienummers UN 1202, UN 1223, UN 1011 en UN 1978, behoeven tijdens het vervoer over de weg niet leeg te zijn, mits er afdoende maatregelen worden genomen om verlies van de inhoud te voorkomen.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Regulation 82(8) of the 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* Flexibele slangen die zijn verbonden aan tankwagens voor levering aan huis, moeten zelfs tijdens het vervoer te allen tijde vol blijven. Het leveringsysteem vereist dat de meter en de slang van de tankwagen vooraf gevuld zijn om ervoor te zorgen dat de afnemer de juiste hoeveelheid product ontvangt.

**RO–b1–IE–7**

*Betreft:* Vrijstelling van bepaalde voorschriften van de hoofdstukken 5.4.0, 5.4.1.1.1 en 7.5.11 van het ADR voor het bulkvervoer van ammoniumnitraat-meststoffen (UN 2067) van havens naar de geadresseerden.

*Verwijzingen naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.0, 5.4.1.1.1 en 7.5.11

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Het voorschrift voor een apart vervoersdocument met de correcte totale hoeveelheid van de specifieke lading voor elk vervoerstraject en het voorschrift dat het voertuig voor en na het traject moet worden gereinigd.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voorgestelde afwijking om, gelet op de praktische aspecten van bulkvervoer van de haven naar de geadresseerde, wijzigingen in de ADR-voorschriften voor het vervoersdocument en de reiniging van het voertuig mogelijk te maken.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Voorgesteld amendement van de 'Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004'.

*Toelichting:* De ADR-bepalingen vereisen a) een apart vervoersdocument met de totale massa vervoerde gevaarlijke goederen voor de specifieke lading en b) het aanvullende voorschrift "CV24" inzake de reiniging voor elke afzonderlijke lading die bij het lossen van een bulkschip tussen de haven en de geadresseerde wordt vervoerd. Aangezien het hier om plaatselijk vervoer bij het lossen van een bulkschip gaat, waarbij dezelfde stof in verschillende ladingen [op dezelfde dag of opeenvolgende dagen] tussen het bulkschip en de geadresseerde wordt vervoerd, zou één vervoersdocument met een benaderde totale massa van elke lading moeten volstaan en zou aanvullend voorschrift "CV24" niet verplicht behoeven te zijn.

**LT Litouwen**

**RO–b1–LT–1**

*Betreft:* Vaststelling van RO–b1–EL-1.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" van 23.3.2000.

**RO–b1–LT–2**

*Betreft:* Vaststelling van RO–b1–EL-2.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" van 23.3.2000.

**NL Nederland**

**RO–b1–NL–1**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzingen naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 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, subsecties a) en b); 8.1.5, subsectie c); 8.3.6.

Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:

**1.1.3.6**: Vrijstellingen die zijn gekoppeld aan de vervoerde hoeveelheden per transporteenheid.

**3.3**: Bijzondere bepalingen voor gespecificeerde stoffen of voorwerpen.

**4.1.4**: Lijst met verpakkingsinstructies; **4.1.6**: bijzondere verpakkingsvoorschriften voor goederen van klasse 2; **4.1.8**: bijzondere verpakkingseisen voor besmettelijke stoffen; **4.1.10**: bijzondere vereisten voor gezamenlijke verpakkingen.

**5.2.2**: Etikettering van verpakkingen voor vervoer; **5.4.0**: uit hoofde van de ADR-regeling vervoerde goederen moeten, waar zulks van toepassing is, vergezeld gaan van de in dit hoofdstuk voorgeschreven documentatie, tenzij op grond van de paragrafen 1.1.3.1 t/m 1.1.3.5 een vrijstelling is verleend; **5.4.1**: Transitdocument voor gevaarlijke goederen samen met de bijbehorende informatie; **5.4.3**: schriftelijke instructies.

**7.5.4**: Voorzorgen met betrekking tot voedingsmiddelen, andere verbruiksartikelen en diervoeders; **7.5.7**: het laden en lossen en het stuwen:

**8.1.2.1**: Naast de wettelijk vereiste documentatie moeten nog de volgende documenten aan boord van de transporteenheid worden meegevoerd: **a.** de in 5.4.1 vermelde transitdocumenten betreffende alle vervoerde gevaarlijke goederen en, waar zulks van toepassing is, het containerbeladingscertificaat als bepaald in paragraaf 5.4.2; **b.** de schriftelijke instructies, als gegeven in par. 5.4.3, betreffende alle vervoerde gevaarlijke goederen; **8.1.5**: iedere transporteenheid die gevaarlijke goederen vervoert moet zijn uitgerust met: **c.** de uitrusting die nodig is voor de uitvoering van de aanvullende en bijzondere maatregelen als aangegeven in de in paragraaf 5.4.3 bedoelde schriftelijke instructies. **8.3.6**: de motor laten lopen tijdens het laden en lossen.

De volgende secties van de ADR zijn niet van toepassing:

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. subsecties a) en b); 8.1.5. subsectie c); 8.3.6.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* De regeling is zo ontworpen dat particulieren de mogelijkheid krijgen "klein chemisch afval" op een en dezelfde locatie aan te bieden. Dit geldt bijvoorbeeld voor residuen als verfresten. Het gevaar wordt geminimaliseerd door de keuze van het vervoermiddel, waarbij, onder meer, van speciale transportelementen gebruik kan worden gemaakt en voor het publiek duidelijk kan worden aangegeven dat er een rookverbod geldt.

Gezien de geringe hoeveelheden die worden aangeboden en de gespecialiseerde aard van de verpakking, worden in dit artikel een aantal secties van de ADR buiten beschouwing gelaten. Aanvullende voorschriften worden elders in de regeling neergelegd.

**RO–b1–NL–2**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.6.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vrijstellingen die zijn gekoppeld aan de vervoerde hoeveelheden per transporteenheid.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

Het vakbekwaamheidscertificaat van de begeleider en de in artikel 16, lid 1, onder b), bedoelde aantekening bevinden zich beide in het voertuig; De begeleider van het voertuig is in het bezit van de aantekening "vervoer gevaarlijk afval" die wordt afgegeven door de Stichting CCV.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Omdat er zo veel verschillende soorten huishoudelijk gevaarlijk afval zijn, moet de vervoerder beschikken over een vakbekwaamheidscertificaat, ook al worden er enkel kleine hoeveelheden afval aangeboden. Een bijkomende vereiste is dat de vervoerder in het bezit is van kwalificaties voor het vervoer van gevaarlijk afval.

Een van de redenen hiervoor is dat verzekerd moet worden dat de vervoerder bijvoorbeeld geen zuren en basen samen verpakt en weet hoe hij moet reageren in bepaalde situaties.

**RO–b1–NL–3**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.6.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vrijstellingen die zijn gekoppeld aan de vervoerde hoeveelheden per transporteenheid.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

De volgende documenten moeten aan boord van het voertuig worden meegevoerd: b. schriftelijke instructies en informatie verzameld in overeenstemming met de bijlage van de wetstekst die aan de regeling ten grondslag ligt.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Daar de regeling vrijstellingen van sectie 1.1.3.6 van het ADR uitsluit, dienen kleine hoeveelheden eveneens van schriftelijke instructies vergezeld te gaan. Dit wordt

noodzakelijk geacht omdat er zoveel verschillende soorten huishoudelijk gevaarlijk afval worden aangeboden en de aanbieders van het afval (particulieren) niet vertrouwd zijn met de hieraan klevende gevaren.

**RO–b1–NL–4**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften voor de constructie en het testen van verpakkingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

1. Huishoudelijk gevaarlijk afval mag alleen worden aangeboden in op de stof in kwestie berekende hermetisch gesloten verpakkingen, en:

    a) Voor voorwerpen van categorie 6.2: in een verpakking die waarborgt dat bij aanbieding geen letsel wordt veroorzaakt;

    b) Voor huishoudelijk gevaarlijk afval van industriële oorsprong: in een doos met een inhoud van maximum 60 liter, waarin de afvalstoffen naar gevarencategorie worden gescheiden (kga-doos).

2. Aan de buitenkant is de verpakking vrij van huishoudelijk gevaarlijk afval.

3. De naam van de stof wordt op de verpakking vermeld.

4. Bij iedere ophaling wordt slechts één doos, als bedoeld in par. 1, subsectie b, aanvaard.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

*Toelichting:* Dit artikel komt voort uit artikel 3 waarin bepaalde secties van de ADR niet van toepassing zijn verklaard. Bij deze regeling is een overeenkomstig sectie 6.1 van de ADR goedgekeurde verpakking niet noodzakelijk. De reden hiervoor is dat het slechts om geringe hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaat. Wel bevat het artikel een aantal regels, met inbegrip van de vereiste dat de gevaarlijke stoffen in gesloten verpakkingen moeten worden afgeleverd om weglekken te voorkomen.

**RO–b1–NL–5**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake de constructie en het testen van verpakkingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

Het voertuig dient een laadruimte te hebben die van de bestuurdersruimte gescheiden is door een stevige wand of, in het andere geval, een laadruimte die niet integrerend deel van het voertuig uitmaakt.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Bij deze regeling is een overeenkomstig sectie 6.1 van de ADR goedgekeurde verpakking niet noodzakelijk. De reden hiervoor is dat het slechts om geringe hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaat. Wel bevat dit artikel een bijkomende vereiste welke tot doel heeft te voorkomen dat er toxische dampen in de bestuurdersruimte terechtkomen.

**RO–b1–NL–6**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake de constructie en het testen van verpakkingen.

Inhoud van de nationale wetgeving:

De laadruimte van een gesloten voertuig moet aan de bovenkant van een permanent functionerende afzuiginrichting en aan de onderkant van openingen zijn voorzien.

Referentie van de nationale wetgeving: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Toelichting: Bij deze regeling is een overeenkomstig sectie 6.1 van de ADR goedgekeurde verpakking niet noodzakelijk. De reden hiervoor is dat het slechts om geringe hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaat. Wel bevat dit artikel een bijkomende vereiste welke tot doel heeft te voorkomen dat toxische dampen zich in de laadruimte opeenhopen.

**RO–b1–NL–7**

Betreft: Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn: 6.1.

Inhoud van de bijlage bij de richtlijn: Voorschriften inzake de constructie en het testen van verpakkingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

1. Het voertuig moet zijn uitgerust met eenheden die tijdens het transport:

    a) niet per ongeluk kunnen verschuiven; en tevens

b) afgesloten zijn met een deksel en niet per ongeluk kunnen worden geopend.

2. Par. 1, subsectie b, is niet van toepassing tijdens ophalingsrondes of wanneer het voertuig tijdens de inzameling stilstaat.

3. In het voertuig moet een voldoende grote ruimte aanwezig zijn waarin het huishoudelijk gevaarlijk afval kan worden gesorteerd en in de verschillende eenheden kan worden gedeponeerd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Bij deze regeling is een overeenkomstig sectie 6.1 van de ADR goedgekeurde verpakking niet noodzakelijk. De reden hiervoor is dat het slechts om geringe hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaat. Met dit artikel wordt getracht een enkele waarborg te bieden door middel van het gebruik van eenheden voor de opslag van de verpakkingen, en daarbij te zorgen voor een passende opslagmethode voor de verschillende categorieën van gevaarlijke goederen.

**RO–b1–NL–8**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake de constructie en het testen van verpakkingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

1. Huishoudelijk gevaarlijk afval wordt uitsluitend in elementen vervoerd.

2. Voor elke klasse stoffen en voorwerpen wordt een afzonderlijk element voorzien.

3. Voor de stoffen en voorwerpen van klasse 8 zijn er afzonderlijke elementen voor zuren, basen en accu’s.

4. Spuitbussen kunnen in afsluitbare kartonnen dozen worden geplaatst, mits deze dozen in overeenstemming met artikel 9, lid 1, worden vervoerd.

5. Ingezamelde brandblusapparaten van klasse 2 mogen in hetzelfde element worden geplaatst als niet in kartonnen dozen verpakte spuitbussen.

6. Bij ontheffing van artikel 9, lid 1, is geen deksel vereist voor het transport van accu's, mits deze op zodanige wijze in het element worden geplaatst dat alle openingen van de accu gesloten zijn en zich aan de bovenzijde bevinden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

*Toelichting:* Dit artikel komt voort uit artikel 3 waarin bepaalde secties van de ADR niet van toepassing zijn verklaard. Bij deze regeling zijn overeenkomstig sectie 6.1 van de ADR goedgekeurde verpakkingen niet noodzakelijk. Dit artikel bevat bepalingen voor de elementen waarin huishoudelijk gevaarlijk afval tijdelijk wordt opgeslagen.

**RO–b1–NL–9**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 6.1.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake de constructie en het testen van verpakkingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

1. De voor het vervoer van spuitbussen bestemde elementen of dozen moeten duidelijk van de volgende opschriften of etiketten worden voorzien:

    a) voor in kartonnen dozen ingezamelde spuitbussen van klasse 2: het woord "SPUITBUSSEN";

    b) voor brandblusapparaten en spuitbussen van klasse 2: etiket nr. 2.2;

    c) voor brandblusapparaten en spuitbussen van klasse 3: etiket nr. 3;

    d) voor verfafval van klasse 4.1: etiket nr. 4.1;

    e) voor schadelijke stoffen van klasse 6.1: etiket nr. 6.1;

    f) voor voorwerpen van klasse 6.2: etiket nr. 6.2;

    g) voor bijtende stoffen en voorwerpen van klasse 8: etiket nr. 8; en voorts:

    h) voor alkalische stoffen: het woord "BASEN";

    i) voor zure stoffen: het woord "ZUREN";

    j) voor accu's: het woord "ACCU'S".

2. Dezelfde etiketten en opschriften worden duidelijk zichtbaar aangebracht op de afsluitbare ruimtes binnen het voertuig waar de elementen kunnen worden geplaatst.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijke afval 2002.

*Toelichting:* Dit artikel komt voort uit artikel 3 waarin bepaalde secties van de ADR niet van toepassing zijn verklaard. Bij deze regeling is een overeenkomstig sectie 6.1 van de ADR goedgekeurde verpakking niet noodzakelijk. Dit artikel bevat bepalingen voor de identificatie van elementen waarin huishoudelijk gevaarlijk afval tijdelijk wordt opgeslagen.

**RO–b1–NL–10**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5.4.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorzorgen met betrekking tot voedingsmiddelen, andere verbruiksartikelen en diervoeders;

*Inhoud van de nationale wetgeving:*

1. Voedingsmiddelen voor menselijke consumptie en diervoeders mogen niet samen met huishoudelijk gevaarlijk afval worden vervoerd.

2. Het voertuig moet tijdens de ophaling stilstaan.

3. Het voertuig moet tijdens de ophalingsronde (zowel stationair als rijdend) een oranje zwaailicht voeren.

4. Tijdens de inzameling op een voor dit doel aangewezen vaste locatie moet de motor worden uitgezet en mag, bij ontheffing van par. 3, het zwaailicht worden uitgeschakeld.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Het verbod van sectie 7.5.4 van de ADR wordt hier uitgebreid omdat er, gezien het brede gamma aangeboden stoffen, bijna altijd wel een stof van klasse 6.1 bij is.

**RO–b1–NL–11**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 7.5.9.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Rookverbod.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Aan de zijkanten en achterkant van het voertuig moet duidelijk worden aangegeven dat er een rookverbod geldt.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Omdat de regeling betrekking heeft op de aanbieding van gevaarlijke stoffen door particulieren, bepaalt artikel 9, lid 4, dat duidelijk moet worden aangegeven dat er een rookverbod geldt.

**RO–b1–NL–12**

*Betreft:* Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.1.5.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorzieningen van verschillende typen.

Iedere transporteenheid die gevaarlijke goederen vervoert, moet zijn uitgerust met:

a) ten minste één wielkeg (stopblok) per voertuig, afgestemd op de diameter van de wielen en het gewicht van het voertuig;

b) de nodige voorzieningen voor het uitvoeren van de algemene maatregelen die zijn aangegeven in de in 5.4.3 bedoelde veiligheidsinstructies, en met name:

- twee afzonderlijke staande waarschuwingslampen (bv. reflecterende kegels, gevarendriehoeken, of knipperende oranje lampen welke onafhankelijk van de elektrische installatie van het voertuig kunnen functioneren);
- een veiligheidsvest of veiligheidskleding van goede kwaliteit (zoals beschreven in Europese norm EN 471) voor ieder bemanningslid;
- een handlamp (zie ook 8.3.4) voor ieder bemanningslid;
- ademhalingsbeschermingsuitrustingen overeenkomstig aanvullende vereiste S7 (zie hoofdstuk 8.5) indien deze bijkomende bepaling toepasselijk is in overeenstemming met de indicatie in kolom 19 van tabel A van hoofdstuk 3.2;

c) de nodige uitrusting ter uitvoering van de aanvullende en bijzondere maatregelen als aangegeven in de in 5.4.3 bedoelde schriftelijke instructies.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* In het voertuig moet zich een voor alle bemanningsleden bereikbare veiligheidskit bevinden die het volgende omvat:

a) volledig afsluitbare veiligheidsbril;

b) ademhalingsbeschermingsmasker;

c) zuurbestendige kiel of schort;

d) handschoenen van synthetisch rubber;

e) zuurbestendige laarzen of veiligheidsschoenen; en tevens

f) oogspoelfles met gedestilleerd water.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

*Toelichting:* Gezien het brede gamma aangeboden gevaarlijke stoffen, worden naast de voorschriften van sectie 8.1.5 van de ADR nog extra eisen aan de verplichte veiligheidsuitrustingen gesteld.

**SE Zweden**

**RO–b1–SE–1**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijk afval naar installaties voor de verwijdering van gevaarlijk afval.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 2, 5.2 en 6.1.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Indeling, merking en etikettering en voorschriften voor de constructie en het testen van de verpakking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De wetgeving behelst vereenvoudigde indelingscriteria, minder strenge eisen voor de constructie en het testen van de verpakking en gewijzigde etiketterings- en merkingsvoorschriften.

In plaats van de indeling aan de hand van de ADR wordt gevaarlijk afval in verschillende afvalgroepen ingedeeld. Elke afvalgroep bevat stoffen die, overeenkomstig de ADR, samen kunnen worden verpakt (gemengde verpakking).

Elk pakket moet worden gemerkt met de code van de desbetreffende afvalgroep in plaats van het UN-nummer.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Deze voorschriften mogen alleen worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijk afval van publieke recyclinglocaties naar installaties voor de verwijdering van gevaarlijk afval.

**RO–b1–SE–2**

*Betreft:* Vermelding van de naam en het adres van de afzender op het vervoersdocument.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Algemene informatie die in het vervoersdocument moet worden vermeld.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* In de nationale wetgeving wordt bepaald dat lege ongereinigde verpakkingen, als onderdeel van een distributiesysteem, mogen worden geretourneerd zonder vermelding van de naam en het adres van de afzender.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Lege ongereinigde verpakkingen die worden geretourneerd, bevatten in de meeste gevallen nog kleine hoeveelheden gevaarlijke goederen.
Deze afwijking wordt vooral gebruikt door bedrijven wanneer lege ongereinigde glazen houders in ruil voor volle worden geretourneerd.

**RO–b1–SE–3**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijke goederen in de directe omgeving van industrieterreinen, met inbegrip van vervoer over de openbare weg tussen verschillende delen van de terreinen.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vervoer in de directe omgeving van industrieterreinen, met inbegrip van vervoer over de openbare weg tussen verschillende delen van de terreinen. De afwijking heeft betrekking op de etikettering en kenmerking van verpakkingen, vervoersdocumenten, het diploma van de chauffeur en het keuringscertificaat overeenkomstig deel 9.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Er zijn verschillende situaties waarin gevaarlijke goederen worden vervoerd tussen locaties die aan weerszijden van een openbare weg liggen. Deze vorm van vervoer valt niet onder het vervoer van gevaarlijke goederen op een particuliere weg en er moeten derhalve de nodige eisen aan worden gesteld. Zie ter vergelijking ook artikel 6, lid 14, van Richtlijn 96/49/EG.

**RO–b1–SE–4**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijke goederen die door de overheid in beslag zijn genomen.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Afwijkingen van de voorschriften kunnen met het oog op bijvoorbeeld de bescherming van werknemers, risico's bij het lossen of de indiening van bewijsmateriaal worden toegestaan.

Afwijkingen van de voorschriften worden alleen toegestaan als het veiligheidsniveau bij normale vervoersomstandigheden afdoende is.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Deze afwijkingen kunnen alleen worden toegepast door overheidsinstanties die gevaarlijke goederen in beslag nemen.

Deze afwijking is bedoeld voor plaatselijk vervoer van bv. goederen die door de politie in beslag zijn genomen zoals explosieven of gestolen goederen. Het probleem bij dergelijke goederen is dat de indeling nooit vaststaat. Bovendien zijn deze goederen vaak niet volgens de ADR verpakt, gemerkt of geëtiketteerd. Jaarlijks vinden een honderden transporten van dergelijke goederen door de politie plaats.

Gesmokkelde drank moet worden vervoerd van de plaats waar het in beslag is genomen naar een plaats waar bewijsmateriaal wordt bewaard en vervolgens naar een installatie waar het wordt vernietigd, waarbij de afstand tussen deze laatste twee locaties soms erg groot is. De toegestane afwijkingen zijn: a) het is niet nodig elke verpakking te etiketteren en b) het is niet

nodig goedgekeurde verpakkingen te gebruiken. Elke pallet met dergelijke verpakkingen moet echter op correcte wijze worden geëtiketteerd. Aan alle andere voorschriften moet worden voldaan. Jaarlijks vinden een 20-tal dergelijke transporten plaats.

**RO–b1–SE–5**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijke goederen in en in de directe omgeving van havens.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Documenten die in de vervoerseenheid moeten worden meegenomen; elke vervoerseenheid met gevaarlijke goederen moet met de gespecificeerde apparatuur worden uitgerust; voertuigkeuring.

*Inhoud van de nationale wetgeving:*
Documenten (behalve het diploma van de chauffeur) behoeven niet in de vervoerseenheid te worden meegenomen.
Een vervoerseenheid behoeft niet met de onder 8.1.5 gespecificeerde apparatuur te worden uitgerust.
Voor trekkers is er keuringsbewijs nodig.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Zie ter vergelijking ook artikel 6, lid 14, van Richtlijn 96/49/EG.

**RO–b1–SE–6**

*Betreft:* ADR-diploma voor inspecteurs.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.2.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Chauffeurs van ADR-voertuigen moeten een opleiding volgen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De inspecteurs die de jaarlijkse technische keuring van het voertuig uitvoeren, behoeven niet de in hoofdstuk 8.2 vermelde opleiding te volgen en behoeven geen ADR-diploma te hebben.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* In sommige gevallen kunnen de voertuigen bij de technische keuring gevaarlijke goederen als lading vervoeren, bijvoorbeeld lege ongereinigde tanks.
De onder 1.3 en 8.2.3 vermelde eisen blijven van toepassing.

**RO–b1–SE–7**

*Betreft:* Lokale distributie van UN 1202, 1203 en 1223 in tankwagens.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voor lege ongereinigde tankwagens en laadtanks moet de beschrijving voldoen aan punt 5.4.1.1.6. In andere documenten kunnen naam en adres van verschillende bestemmelingen worden vermeld.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voor lege ongereinigde tankwagens en laadtanks is de beschrijving overeenkomstig punt 5.4.1.1.6 niet vereist wanneer bij de hoeveelheid van de stof in het beladingsplan "0" wordt ingevuld. In het document aan boord van het voertuig behoeven naam en adres van de bestemmeling niet te worden vermeld.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

**RO–b1–SE–8**

*Betreft:* Vervoer van lege ongereinigde opslagtanks die niet als vervoersapparatuur bedoeld zijn.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vervoersdocument, voorschriften voor de constructie, het testen enz. voor tanks en het diploma van de chauffeur.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Stoffen van UN 1202, 1203, 1223 en 1965 mogen worden vervoerd in opslagtanks die niet als vervoersapparatuur bedoeld zijn. De tanks moeten worden geleegd.

De vervoerseenheden moeten worden gemerkt als een tankwagen met de desbetreffende stof. De chauffeur moet een diploma overeenkomstig punt 8.2.2.7.1 hebben.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Deze afwijking wordt toegepast wanneer opslagtanks moeten worden verplaatst voor bijvoorbeeld reparatie of onderhoud.

Doel van deze afwijking is risico's en de milieueffecten te vermijden bij het reinigen van lege tanks vóór het vervoer.

Deze afwijking geldt voor kleine hoeveelheden. Meestal gaat het om lokaal vervoer maar in uitzonderingsgevallen kan het in het dunbevolkte noorden van Zweden om afstanden van meer dan 300 km gaan.

Voorschriften voor dergelijke transporten: De op de opslagtanks gemonteerde apparatuur moet zodanig worden aangebracht dat tijdens het vervoer geen beschadiging optreedt. Er moeten documenten aan boord van het voertuig zijn waaruit blijkt dat de opslagtank goedgekeurd is voor de desbetreffende stof. De banden en bevestigingen die worden gebruikt om de opslagtank op het voertuig te bevestigen, moeten een tank kunnen houden die twee keer zo zwaar is als de vervoerde opslagtank. Ontvlambare stoffen mogen niet op hetzelfde voertuig als de tank worden vervoerd.

**RO–b1–SE–9**

*Betreft:* Plaatselijk vervoer voor landbouwterreinen of bouwlocaties.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 5.4, 6.8 en 9.1.2

*Inhoud van de bijlage van de richtlijn:* Vervoersdocument; constructie van tanks, goedkeuringscertificaat.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Bij het plaatselijk vervoer voor landbouwterreinen of bouwlocaties zijn een aantal voorschriften niet van toepassing:

– de aangifte van gevaarlijke goederen is niet nodig;
– oudere tanks/containers die niet overeenkomstig hoofdstuk 6.8, maar overeenkomstig oudere nationale wetgeving zijn gebouwd en op een bouwkeet zijn aangebracht, mogen nog worden gebruikt;
– oudere tankwagens die niet voldoen aan de voorschriften van 6.7 en 6.8 en bedoeld zijn voor het vervoer van stoffen van UN 1268, 1999, 3256 en 3257, met of zonder apparatuur voor het bekleden van het wegoppervlak, mogen nog worden gebruikt voor plaatselijk vervoer en in de directe omgeving van wegwerkzaamheden;
– een goedkeuringsbewijs voor bouwketen en tankwagens met of zonder apparatuur voor het bekleden van het wegoppervlak is niet vereist.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Een bouwkeet is een soort caravan voor een werkploeg met een ruimte voor de werkploeg en een niet-goedgekeurde tank/container met dieselbrandstof voor bosbouwtrekkers.

**RO–b1–SE–10**

*Betreft:* Vervoer van explosieven in tanks.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 4.1.4

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Explosieven mogen alleen worden verpakt overeenkomstig de voorschriften van 4.1.4.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De nationale bevoegde instantie zal voertuigen goedkeuren die bestemd zijn voor het vervoer van explosieven in tanks. Vervoer in tanks is uitsluitend toegestaan voor de in de regelgeving vermelde explosieven of met speciale toestemming van de bevoegde instantie.

Een voertuig dat met explosieven in tanks geladen is, moet overeenkomstig 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 en 5.3.1.4 worden gekenmerkt en geëtiketteerd. Slechts één voertuig in de vervoerseenheid mag gevaarlijke goederen bevatten.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Aanhangsel S — Specifieke voorschriften voor het binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, vastgesteld overeenkomstig de Wet vervoer van gevaarlijke goederen en de Zweedse verordening SÄIFS 1993: 4.

*Toelichting:* Dit geldt alleen voor binnenlands vervoer en het vervoer is meestal plaatselijk. Deze regeling was reeds van kracht vóór de toetreding van Zweden tot de Europese Unie.
Slechts twee bedrijven verzorgen vervoer van explosieven in tanks. In de nabije toekomst wordt een overgang naar emulsies verwacht.
Voorheen afwijking nr. 84.

**RO–b1–SE–11**

*Betreft:* Rijbewijs.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake de opleiding van de voertuigbemanning.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Opleiding van bestuurders is niet toegestaan met de in 8.2.1.1 genoemde voertuigen.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Aanhangsel S — Specifieke voorschriften voor het binnenlandse vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, vastgesteld overeenkomstig de Wet vervoer van gevaarlijke goederen.

*Toelichting:* Plaatselijk vervoer

**RO–b1–SE–12**

*Betreft:* Vervoer van UN 0335 VUURWERK

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlage B, afdeling 7.2.4, V2 (1)

*Inhoud naar de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften voor het gebruik van voertuigen van type EX/II en EX/III

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De bijzondere bepalingen van V2 (1) in 7.2.4. zijn alleen van toepassing op het vervoer van UN 0335 VUURWERK wanneer een netto explosieve lading wordt vervoerd van meer dan 3000 kg (4000 kg met een aanhangwagen) en wanneer het vuurwerk overeenkomstig de tabel voor de classificatie van vuurwerk onder 2.1.3.5.5 van de veertiende herziene editie van de VN-aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen is ingedeeld onder UN 0335.

Deze indeling moet worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten. Een indelingsbewijs moet op de vervoerseenheid aanwezig zijn.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Aanhangsel S — Specifieke voorschriften voor het binnenlandse vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, vastgesteld overeenkomstig de Wet vervoer van gevaarlijke goederen.

*Toelichting:* Het vervoer van vuurwerk is beperkt tot twee korte perioden per jaar: de jaarwisseling en de periode rond eind april, begin mei. Het vervoer van de verzender naar de opslagplaatsen kan zonder grote problemen worden uitgevoerd door het huidige EX-

wagenpark. Zowel de distributie van de opslagplaatsen naar de winkelcentra als het terugbrengen van de overschotten naar de opslagplaatsen wordt beperkt door een tekort aan EX-goedgekeurde voertuigen. Vervoerders hebben geen belangstelling voor dergelijke goedkeuringen aangezien ze hun kosten niet kunnen terugverdienen. De verzenders van vuurwerk worden in hun voortbestaan bedreigd omdat hun producten niet tot op de markt geraken.

Vuurwerk waarvoor een beroep wordt gedaan op deze afwijking dient te zijn geclassificeerd op basis van de standaardlijst van de VN-aanbevelingen, teneinde te waarborgen dat de classificatie up to date is.

De bijzondere bepaling 651, afdeling 3.3.1. van de ADR-voorschriften 2005 bevat een gelijksoortige uitzondering voor UN 0336 VUURWERK.

**UK Verenigd Koninkrijk**

**RO–b1–UK–1**

*Betreft:* Het oversteken van de openbare weg door voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren (N8).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Bijlagen A en B

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De voorschriften voor gevaarlijke goederen worden niet toegepast voor het vervoer binnen privé-terreinen die door een weg worden doorsneden. Voor klasse 7 geldt deze afwijking niet ten aanzien van de bepalingen van de Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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).

*Toelichting:* Een dergelijke situatie kan zich gemakkelijk voordoen wanneer goederen worden vervoerd tussen twee privé-terreinen die aan weerskanten van een weg zijn gelegen. Dit valt niet onder het vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg in de gebruikelijke betekenis en in dergelijke gevallen moet geen van de voorschriften voor gevaarlijke goederen worden toegepast.

**RO–b1–UK–2**

*Betreft:* Vrijstelling van het verbod voor de chauffeur of de bijrijder om verpakkingen met gevaarlijke goederen te openen bij een lokale distributieketen van een lokaal magazijn naar een detailhandelaar of eindgebruiker en van detailhandelaar naar eindgebruiker (behalve klasse 7) (N11).

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* 8.3.3

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verbod voor de chauffeur of de bijrijder om verpakkingen met gevaarlijke goederen te openen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Het verbod om verpakkingen te openen wordt aangevuld met de voorwaarde "tenzij deze daartoe door de exploitant van het voertuig is gemachtigd".

*Referentie van de nationale wetgeving:* Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

*Toelichting:* Indien het verbod in de bijlage letterlijk wordt genomen, kan het ernstige problemen voor de kleinhandeldistributie opleveren.

**RO–b1–UK–3**

*Betreft:* Alternatieve vervoersvoorschriften voor houten vaten die UN 3065 van verpakkingsgroep III bevatten.

*Verwijzing naar bijlage I.1 van deze richtlijn:* Hoofdstukken 1.4, 4.1, 5.2 en 5.3

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften inzake verpakking en etikettering.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Staat het vervoer toe van alcoholische dranken met een alcoholpercentage van meer dan 24%, doch met niet meer dan 70% alcohol (verpakkingsgroep III) in niet VN-gekeurde houten vaten zonder gevarenlabels indien strengere ladings- en voertuigvoorschriften worden nageleefd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

*Toelichting:* Het betreft hier het vervoer tussen stokerijen en douane-entrepots in met overheidszegels verzegelde voertuigen van hoogwaardige producten waarop accijnzen worden geheven. Met de versoepeling inzake verpakking en etikettering wordt rekening gehouden in de aanvullende veiligheidsvoorschriften.

## II

## Vervoer per spoor

### II.1. RID

Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID), als opgenomen in bijlage C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), zoals van toepassing vanaf 1 januari 2009.

### II.2. Aanvullende overgangsbepalingen

**1.** Op grond van artikel 4 van Richtlijn 94/55/EG kunnen de lidstaten toegestane afwijkingen handhaven tot 31 december 2010 tenzij bijlage II.1 vóór die datum wordt aangepast aan de in dat artikel vermelde VN-aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

2. Op zijn grondgebied kan iedere lidstaat kan het gebruik toestaan van vóór 1 juli 2005 gebouwde wagons en tankwagons met een spoorbreedte van 1520mm die niet aan de bepalingen van de richtlijn voldoen, maar waarvan de constructie in overeenstemming is met de op 30 juni 2005 geldende nationale regelgeving, mits deze wagons overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsvoorschriften worden onderhouden.

3. Iedere lidstaat kan op zijn grondgebied het gebruik toestaan van vóór 1 januari 1997 gebouwde wagons en opslagtanks die niet aan de bepalingen van de richtlijn voldoen, maar waarvan de constructie in overeenstemming is met de voorschriften van de op 31 december 1996 geldende nationale wetgeving, mits de voertuigen en tanks worden onderhouden overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsvoorschriften.

   Op 1 januari 1997 of na deze datum gebouwde tanks en wagons die niet voldoen aan deze richtlijn maar die zijn gebouwd overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 94/55/EG, die van kracht was op het moment waarop ze zijn gebouwd, mogen verder worden gebruikt voor binnenlands vervoer.

4. Iedere lidstaat kan op zijn grondgebied het gebruik toestaan van vóór 1 juli 2007 gebouwde drukvaten, flessenbatterijen en opslagtanks en andere voor 1 juli 2003 gebouwde recipiënten die niet aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen, maar welke zijn gebouwd overeenkomstig de op bouwdatum geldende voorschriften, doch niet na 1 juli 2005 voor drukvaten, flessenbatterijen en opslagtanks en niet na 1 juli 2001 voor andere recipiënten mits deze uitrusting zodanig worden onderhouden dat de desbetreffende veiligheidsniveaus in acht worden genomen.

5. Zolang in bijlage II.1 van deze richtlijn nog geen bepalingen betreffende passende referentietemperaturen voor bepaalde klimaatzones zijn opgenomen, mogen de lidstaten waar de omgevingstemperatuur regelmatig lager is dan -20 °C, strengere normen opleggen ten aanzien van de bedrijfstemperatuur van het materieel dat bestemd is voor plastic verpakking, tanks en andere uitrusting die is bestemd voor binnenlands spoorvervoer van gevaarlijke goederen.

*6.* Iedere lidstaat mag andere nationale bepalingen ten aanzien van de referentietemperatuur voor het vervoer van vloeibaar gas of mengsels van vloeibaar gas op zijn grondgebied handhaven dan die welke in deze richtlijn zijn opgenomen totdat er bepalingen betreffende passende referentietemperaturen voor welbepaalde klimaatzones zijn opgenomen in de Europese normen en in de bijlagen II.1 van deze richtlijn naar die normen wordt verwezen.

7. Iedere lidstaat kan voor vervoer op zijn grondgebied de tot en met 31 december 1996 in zijn nationale wetgeving geldende bepalingen handhaven met betrekking tot het aanbrengen van een noodmaatregelcode of waarschuwingsbord in plaats van het in bijlage II.1 van deze richtlijn bedoelde randnummer.

8. Voor vervoer via de Kanaaltunnel kunnen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk strengere normen dan de voorschriften van deze richtlijn instellen.

9. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten op hun grondgebied voorschriften in te voeren voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor van en naar landen die partij zijn bij de Organisation for Cooperation of Railways (OSJD), maar niet bij het COTIF. Dergelijke voorschriften zijn uitsluitend van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor met wagons die zijn goedgekeurd in een land dat geen overeenkomstsluitende partij is bij het COTIF. Door passende maatregelen en verplichtingen verzekert de betrokken lidstaat dat een met de RID-voorschriften vergelijkbaar veiligheidsniveau wordt gehandhaafd.

## II.3. Aanvullende nationale bepalingen

Afwijkingen voor lidstaten voor het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied op grond van artikel 7, lid 2.

Nummering van de afwijkingen: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA= Spoor
a/b1/b2= artikel 7, lid 2, a/b1/b2
MS= afkorting van de lidstaat
nn= volgnummer

***Op grond van artikel 7, lid 2, onder a***

**DE Duitsland**

**RA–a–DE–1**

*Betreft:* Vrijstelling van kleine hoeveelheden van bepaalde goederen voor particulier gebruik.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* tabel in hoofdstuk 3.2 voor bepaalde UN-nummers in de klassen 1 tot en met 9.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vergunning voor en bepalingen inzake vervoer.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Klassen 1 tot en met 9; Vrijstelling voor zeer kleine hoeveelheden van verschillende goederen in verpakkingen en hoeveelheden voor particulier gebruik; maximaal 50 kg per vervoerseenheid; toepassing van de algemene verpakkingsvoorschriften voor de binnenverpakking.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3.

*Toelichting:* Afwijking beperkt tot 31.12.2004.

Lijst nr. 14*.

**RA–a–DE–2**

*Betreft:* Toestemming voor gezamenlijke verpakking.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 4.1.10.4 MP2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verbod op gezamenlijke verpakking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Klassen 1.4S, 2, 3 en 6.1: toestemming voor gezamenlijke verpakking van voorwerpen in klasse 1.4S (patronen voor kleine wapens), spuitbussen (klasse 2) en materialen voor reiniging en behandeling in de klassen 3 en 6.1 (vermelde UN-nummers) die als één geheel worden verkocht in gecombineerde verpakkingen in verpakkingsgroep II en in kleine hoeveelheden.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21.

*Toelichting:* Lijst nr. 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f en 30g.

**FR Frankrijk**

**RA–a–FR–1**

*Betreft:* Vervoer van geregistreerde bagage in passagierstreinen.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 7.7

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* RID-materialen en -voorwerpen mogen niet als bagage worden vervoerd.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* RID-materialen en -voorwerpen die als exprescolli mogen worden vervoerd, mogen als bagage in passagierstreinen worden vervoerd.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, article 18.

**RA–a–FR–2**

*Betreft:* Pakketten met gevaarlijke materialen die door passagiers in treinen worden meegenomen.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 7.7

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* RID-materialen en -voorwerpen mogen niet als handbagage worden vervoerd.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Vervoer als handbagage van pakketten met gevaarlijke materialen voor persoonlijk en beroepsmatig gebruik, wordt met inachtneming van bepaalde voorwaarden toegestaan: uitsluitend de in 3.4, 4.1 en 5.2 vermelde bepalingen inzake de verpakking, de merking en de etikettering van pakketten zijn van toepassing.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer - article 19.

*Toelichting:* Patiënten met ademhalingsproblemen mogen een één reis benodigde hoeveelheid draagbare gashouders als handbagage meenemen.

**RA–a–FR–3**

*Betreft:* Vervoer ten behoeve van de spoorwegmaatschappij.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 5.4.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Informatie over gevaarlijke materialen die op de vrachtbrief moet worden vermeld.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voor vervoer ten behoeve van de spoorwegmaatschappij van hoeveelheden die niet groter zijn dan de onder 1.1.3.6 vermelde grenswaarden, gelden niet de verplichtingen inzake de aangifte van de lading.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; article 20.2.

**RA–a–FR–4**

*Betreft:* Vrijstelling van de opschriften op bepaalde postwagens.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 5.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verplichting om een opschrift op de wand van de wagon aan te brengen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Alleen op postwagens met meer dan 3 ton van een materiaal in dezelfde klasse (met uitzondering van 1, 6.2 of 7) moet een opschrift worden aangebracht.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; article 21.1.

**RA–a–FR–5**

*Betreft:* Vrijstelling van de verplichte opschriften op wagons die kleine containers vervoeren.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 5.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verplichting om een opschrift op de wand van de wagon aan te brengen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Wanneer de opschriften op de kleine containers duidelijk zichtbaar zijn, behoeft er geen opschrift op de wagons te worden aangebracht.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; article 21.2.

**RA–a–FR–6**

*Betreft:* Vrijstelling van de opschriften op wagons waarop wegvoertuigen worden vervoerd die pakketten als lading hebben.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 5.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Verplichting om een opschrift op de wand van de wagon aan te brengen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Wanneer op de wegvoertuigen opschriften zijn aangebracht die overeenkomen met de pakketten die ze bevatten, behoeft er geen opschrift op de wagons te worden aangebracht.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; article 21.3.

**SE Zweden**

**RA–a–SE–1**

*Betreft:* Op een spoorwagon waarmee gevaarlijke goederen als expresgoederen worden vervoerd, behoeft geen opschrift te worden aangebracht.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 5.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Op een spoorwagon waarmee gevaarlijke goederen worden vervoerd, moet een opschrift worden aangebracht.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Op een spoorwagon waarmee gevaarlijke goederen als expresgoederen worden vervoerd, behoeft geen opschrift te worden aangebracht.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* De RID bevat kwantitatieve beperkingen voor goederen die als expressgoederen mogen worden aangeduid. Dit betekent dat het hier om kleine hoeveelheden gaat.

**UK Verenigd Koninkrijk**

**RA–a–UK–1**

*Betreft:* Vervoer van bepaalde radioactieve materialen met geringe gevaren zoals klokken, horloges, rookmelders en wijzerplaten voor kompassen.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* De meeste RID-voorschriften.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Voorschriften voor het vervoer van materialen van klasse 7.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Volledige vrijstelling van de bepalingen van de nationale regelgeving voor bepaalde handelsproducten die een beperkte hoeveelheid radioactief materiaal bevatten.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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).

*Toelichting:* Deze afwijking is een maatregel voor de korte termijn, die niet langer nodig zal zijn wanneer soortgelijke wijzigingen in de IAEA-regels in de RID worden opgenomen.

**RA–a–UK–2**

*Betreft:* Versoepeling van de beperkingen voor het vervoer van gemengde ladingen explosieven en van explosieven met andere gevaarlijke goederen in wagons, voertuigen en containers (N4/5/6).

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 7.5.2.1 en 7.5.2.2

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Beperkingen voor bepaalde soorten gemengde ladingen.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De nationale wetgeving is minder strikt voor gemengde ladingen explosieven, mits het vervoer hiervan zonder risico's kan gebeuren.

*Referentie van de nationale wetgeving:* 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).

*Toelichting:* Het VK wil toestemming geven voor enkele afwijkingen op de regels voor het combineren van explosieven met andere explosieven en van explosieven met andere gevaarlijke goederen. Elke variatie kent een kwantitatieve beperking voor een of meer onderdelen van de lading en wordt alleen toegestaan mits "alle redelijkerwijs uitvoerbare maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat de explosieven in contact komen met deze goederen of anderszins deze in gevaar brengen of daardoor in gevaar worden gebracht".

Voorbeelden van variaties waarvoor het VK toestemming zou willen geven:

1. Explosieven die zijn ingedeeld onder de UN-nummers 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 of 0361

mogen in één voertuig worden vervoerd met de gevaarlijke goederen die zijn ingedeeld onder UN-nummer 1942. De hoeveelheid UN 1942 die mag worden vervoerd, wordt beperkt door deze te beschouwen als explosieven van 1.1 D.

2. Explosieven die zijn ingedeeld onder de UN-nummers 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 of 0453 mogen in één voertuig worden vervoerd met gevaarlijke goederen (met uitzondering van ontvlambare gassen, besmettelijke stoffen en giftige stoffen) in vervoerscategorie 2 of gevaarlijke goederen in vervoerscategorie 3 of een combinatie daarvan, mits de totale massa of het totale volume van de gevaarlijke goederen in vervoerscategorie 2 niet groter is dan 500 kg of 500 l en de totale nettomassa van deze explosieven niet groter is dan 500 kg.

3. Explosieven van 1.4G mogen in één voertuig worden vervoerd met ontvlambare vloeistoffen en ontvlambare gassen van vervoerscategorie 2 of niet-ontvlambare niet-giftige gassen van vervoerscategorie 3 of een combinatie daarvan, mits de totale massa of het totale volume van de gevaarlijke goederen, opgeteld, niet groter is dan 200 kg of 200 l en de totale nettomassa van de explosieven niet groter is dan 20 kg.

4. Explosieve voorwerpen die zijn ingedeeld onder de UN-nummers 0106, 0107 of 0257, mogen samen worden vervoerd met explosieve voorwerpen in de compatibiliteitsgroepen D, E of F waarvoor ze bestanddeel zijn. De totale hoeveelheid explosieve stoffen van de UN-nummers 0106, 0107 of 0257 mag niet groter zijn dan 20 kg.

**RA–a–UK–3**

*Betreft:* Verschillende "maximale totale hoeveelheden per vervoerseenheid" voor de goederen van klasse 1 in de categorieën 1 en 2 van de tabel onder 1.1.3.1.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 1.1.3.1

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vrijstellingen in verband met de aard van het vervoer.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Voorschriften voor vrijstellingen voor beperkte hoeveelheden en gemengde ladingen explosieven.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

*Toelichting:* Behelst verschillende maximumhoeveelheden en vermenigvuldigingsfactoren voor gemengde ladingen goederen van klasse 1, namelijk "50" voor categorie 1 en "500" voor categorie 2.
Voor de berekening van gemengde ladingen worden de vermenigvuldigingsfactoren "20" voor categorie 1 en "2" voor categorie 2 gehanteerd.

**RA–a–UK–4**

*Betreft:* Vaststelling van RA–a–FR-6.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 5.3.1.3.2.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Versoepeling van etiketteringsvoorschriften voor gecombineerd rail/wegvervoer.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De etiketteringsvoorschriften zijn niet van toepassing wanneer de voertuigetiketten duidelijk zichtbaar zijn.

*Referentie van de nationale wetgeving:* The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

*Toelichting:* Deze bepaling heeft altijd bestaan in de nationale wetgeving van het VK.

***Op grond van artikel 7, lid 2, onder b1***

**DE Duitsland**

**RA–b1–DE–1**

*Betreft:* Vervoer van met PCB's verontreinigde materialen van klasse 9 als los gestort goed.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* 7.3.1.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Vervoer als los gestort goed.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Toestemming voor het vervoer als los gestort goed in wissellaadbakken of containers die zodanig afgesloten zijn dat ze ondoordringbaar zijn voor vloeistoffen of stof.

Referentie van de nationale wetgeving: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11.

*Toelichting:* Vrijstelling 11 beperkt tot 31.12.2004; Vanaf 2005 zijn de bepalingen van het ADR en RID identiek.

Zie ook Multilaterale Overeenkomst M137.

Lijst nr. 4*****.

**RA–b1–DE–2**

*Betreft:* Vervoer van verpakt gevaarlijk afval.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* Delen 1 tot en met 5

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Classificatie, verpakking en kenmerking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* Klassen 2 tot en met 6.1, 8 en 9: gezamenlijke verpakking en vervoer van gevaarlijk afval in pakketten en IBC's; afval moet worden verpakt in een binnenverpakking (zoals ingezameld) en worden ingedeeld in specifieke afvalgroepen (om gevaarlijke reacties binnen een afvalgroep te vermijden); gebruik van speciale

schriftelijke instructies voor de afvalgroepen en als vrachtbrief; inzameling van huisvuil, laboratoriumafval enzovoort.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Gefahrgut-Ausnahmeverordnung - GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20.

*Toelichting:* Lijst nr. 6*.

**SE Zweden**

**RA–b1–SE–1**

*Betreft:* Vervoer van gevaarlijk afval naar installaties voor de verwijdering van gevaarlijk afval.

*Verwijzing naar bijlage II.1 van deze richtlijn:* Deel 2, hoofdstukken 5.2 en 6.1.

*Inhoud van de bijlage bij de richtlijn:* Classificatie, merking en etikettering, en voorschriften voor de constructie en het testen van de verpakking.

*Inhoud van de nationale wetgeving:* De wetgeving omvat vereenvoudigde indelingscriteria, minder strenge eisen voor de constructie en het testen van de verpakking en gewijzigde etiketterings- en merkingsvoorschriften. In plaats van de indeling van afval aan de hand van het RID wordt gevaarlijk afval in verschillende afvalgroepen ingedeeld. Elke afvalgroep bevat stoffen die, overeenkomstig het RID, samen kunnen worden verpakt (gemengde verpakking). Elk pakket moet worden gemerkt met de code van de desbetreffende afvalgroep in plaats van het UN-nummer.

*Referentie van de nationale wetgeving:* Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

*Toelichting:* Deze voorschriften mogen alleen worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijk afval van publieke recyclinglocaties naar installaties voor de verwijdering van gevaarlijk afval.

## III

## Vervoer over de binnenwateren

### III.1. ADN

De bijgevoegde Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), als van toepassing vanaf 1 januari 2009, alsmede artikel 3, onder f) en h), artikel 8, onder 1 en 3, en de artikelen 17 en 18 van het ADN met dien verstande dat de woorden "overeenkomstsluitende partij" worden vervangen door het woord "lidstaat".

### III.2. Aanvullende overgangsbepalingen

-

### III.3. Aanvullende nationale bepalingen

-

# FINANCIEEL MEMORANDUM

## 1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

*Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land.*

## 2. ABM/ABB-KADER

Beleidsgebied: *Energie en vervoer*

Activiteit: *Beveiliging en bescherming van gebruikers van energie en vervoer*

## 3. BEGROTINGSONDERDELEN

### 3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

*Beveiliging van het vervoer 06 0701 00*

### 3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

*Onbepaald; vanaf 2008*

### 3.3. Begrotingskenmerken:

| Begrotingsonderdeel | Soort uitgave | | Nieuw | Bijdrage EVA | Bijdragen kandidaat-lidstaten | Rubriek financiële vooruitzichten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *06 0701 00* | Niet verplicht | NGK[18] | NEE | NEE | NEE | Nr. [1A] |

[18] Niet-gesplitste kredieten

## 4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

### 4.1. Financiële middelen

*4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)*

**(Jaar n = 2006)**

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

| **Soort uitgave** | Punt nr. | | Jaar n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e.v. | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Beleidsuitgaven**[19] | | | | | | | | | |
| Vastleggingskredieten (VK) | 8.1. | a | | | 0,5 | | 0,5 | | 1,0 |
| Betalingskredieten (BK) | | b | | | 0,5 | | 0,5 | | 1,0 |
| **Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag**[20] | | | | | | | | | |
| Technische & administratieve bijstand (NGK) | 8.2.4. | c | | | | | | | |
| **TOTAAL REFERENTIEBEDRAG** | | | | | | | | | |
| **Vastleggingskredieten** | | a+c | | | **0,5** | | **0,5** | | **1,0** |
| **Betalingskredieten** | | b+c | | | **0,5** | | **0,5** | | **1,0** |
| **Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen**[21] | | | | | | | | | |
| Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK) | 8.2.5. | d | | | | | | | |
| Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK) | 8.2.6. | e | | | | | | | |
| **Totale indicatieve kosten van de maatregel** | | | | | | | | | |
| **TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven** | | a+c +d +e | | | | | | | |

19 Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

20 Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

21 Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven** | | b+c +d +e | | | | | | | |

**Medefinanciering**

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

| Medefinancieringsbron | | Jaar n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e.v. | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …… | f | | | | | | | |
| TOTAAL VK inclusief medefinanciering | a+c +d +e +f | | | | | | | |

*4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering*

■ Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

☐ Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

☐ Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord[22] (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

*4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten*

■ Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

☐ Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op één decimaal)

| | | Vóór de actie | Situatie na de actie | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Begrotings-onderdeel | Ontvangsten | [Jaar n-1] | [Jaar n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5][23] |
| | *a) Ontvangsten in absolute bedragen* | | | | | | | |
| | *b) Verschil in ontvangsten* | Δ | | | | | | |

22 Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

23 Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

**4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.**

| **Jaarlijkse behoeften** | Jaar n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e.v. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Totale personele middelen in VTE | | | | | | |

## 5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

### 5.1. Behoefte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

*De enige financiële implicaties van dit voorstel en overzicht zijn de kosten voor de vertaling van de internationale overeenkomsten in de bijlagen bij het voorstel voor een richtlijn in alle officiële talen van de Gemeenschap. Het voorstel heeft geen andere gevolgen voor de begroting van de EU.*

*In de bijlagen van de kaderrichtlijnen 94/55/EG en 96/49/EG inzake het vervoer van gevaarlijke goederen wordt gewezen op een bijzonder probleem: "NB: De tekst zal in alle talen van de Europese Gemeenschappen worden gepubliceerd zodra een gecodificeerde / aangepast tekst (van de ADR/RID) is opgesteld en de nodige vertalingen zijn gemaakt." De Juridische dienst is van menig dat dit betekent dat de richtlijn slechts volledig rechtsgeldig wordt nadat de ADR en RID door de Commissie in alle officiële talen van de Gemeenschap zijn vertaald en gepubliceerd. De ADR / RID (en ADN) omvatten elk zowat 1000 pagina's en worden om de twee jaar gewijzigd, waarbij de tweejaarlijkse aanpassingen voor elk document telkens goed zijn voor 150 à 200 pagina'.s Met name na de jongste uitbreiding, is de Commissie er niet in geslaagd dit volume vertaalwerk te verwerken. Sinds 2003 (cycli betreffende 2003, 2004, 2005, terwijl de volgend, 2007, reeds is aangekondigd), zijn alleen de aanpassingen aan de richtlijn van de Commissie vertaald en gepubliceerd, maar niet de bijlagen. De lidstaten beschikken bijgevolg wel over communautaire regelgeving om hun nationale wetgeving te onderbouwen, maar de Gemeenschap beschikte niet over mogelijkheden om nationale maatregelen af te dwingen of, zonodig, een inbreukprocedure in te stellen. De ADR, RID en ADN zijn alleen beschikbaar in het Engels en Frans, terwijl de RID ook in het Duits is vertaald. Om de twee jaar vertalen de lidstaten voor hun nationale wetgeving zelf geconsolideerde versies van de overeenkomsten welke zij toepassen. Aangezien de lidstaten meestal geen gebruik maken van de vertalingen van de Commissie, kan de meerwaarde daarvan in vraag worden gesteld.*

### 5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

*De intentie van het nieuwe voorstel voor een richtlijn is niet langer te voorzien in vertalingen door de Gemeenschap en de vertaling en publicatie in de talen van de lidstaten door de lidstaten te laten gebeuren. De Commissie dient derhalve de vertaalkosten van de lidstaten te vergoeden. De door de Gemeenschap uitgespaarde vertaal- en publicatiekosten zijn echter groter dan de financiële steun aan de lidstaten. 2009 is het eerste begrotingsjaar waarin de nodige kredieten moeten worden vrijgemaakt. Daarna dient dit om de twee jaar te gebeuren.*

## 5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

*Strategische doelstelling van de Commissie: Veiligheid*

*Algemene doelstelling van het DG: Veiligheid*

*Beleidsdoelstelling van het DG: De veiligheid van het vervoer verbeteren.*

*De voorgestelde richtlijn behelst een vereenvoudiging en harmonisering van de Europese regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en zorgt bijgevolg voor meer veiligheid in het vervoer.*

*Dankzij de financiële middelen voor het voorstel kunnen de internationale overeenkomsten in de bijlagen worden vertaald in alle officiële talen van de Gemeenschap zodat de richtlijn kan worden omgezet.*

## 5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

☐ ***Gecentraliseerd beheer***

- ☐ rechtstreeks door de Commissie
- ☐ gedelegeerd aan:
  - ☐ uitvoerende agentschappen
  - ☐ door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement
  - ☐ nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

■ ***Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***

- ■ met lidstaten
- ☐ met derde landen

☐ ***Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

Opmerkingen:

## 6. TOEZICHT EN EVALUATIE

### 6.1. Toezicht

*De Commissie zal haar betalingen baseren op de ontvangen vertalingen.*

### 6.2. Evaluatie

*6.2.1. Evaluatie vooraf*

*Uit de uitgevoerde effectbeoordeling is gebleken dat een wetgevingsinitiatief, met name een vereenvoudiging en harmonisering van de EU-regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, de beste optie is. Deze visie werd bijgetreden tijdens alle raadplegingen. Het financiële aspect van het voorstel is een noodzakelijke voorwaarde om de vereenvoudiging te kunnen realiseren.*

*6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

*Externe consultante hebben in 2004-2005 een evaluatie gemaakt van het betrokken beleidsdomein: "Evaluation of the EU policy on the transport of dangerous goods since 1994", als vermeld in punt 1.3.1 van de effectbeoordeling. In de evaluatie werden de ideeën van het voorstel ondersteund.*

*6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

*Een tussentijdse evaluatie, als bedoeld in 6.2.2 zal in 2015 worden uitgevoerd.*

## 7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

*Aangezien de Commissie slechts zal betalen na ontvangst van de resultaten (vertalingen van de internationale overeenkomsten door de lidstaten), waarvan de kwaliteit kan worden gecontroleerd, is er geen risico op fraude.*

## 8. MIDDELEN

### 8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel (jaar n = 2006)

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

| **(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)** | **Soort output** | **Gem. kos-ten** | **Jaar** n | | **Jaar** n+1 | | **Jaar** n+2 | | **Jaar** n+3 | | **Jaar** n+4 | | **Jaar** n+5 **e.v.** | | **TOTAAL** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Aantal | Totale kosten | Aantal | Totale kosten | Aantal | Totale kosten | Aantal | Totale kosten | Aantal | Totale kosten | Aantal | Totale kosten | Aantal | Totale kosten |
| OPERATIO-NELE DOEL-STELLING nr. 1[24] de veiligheid van het vervoer verhogen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Actie 1 Voorstel voor een richtlijn inzake vervoer van gevaarlijke goederen** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Output 1 | Vertalingen | 0,01 | | | | | 50 | 0,5 | | | 50 | 0,5 | | | 100 | 1,0 |
| Subtotaal doelstelling 1 | | 0,01 | | | | | 50 | 0,5 | | | 50 | 0,5 | | | 100 | 1,0 |
| **TOTALE KOSTEN** | | 0,01 | | | | | 50 | 0,5 | | | 50 | 0,5 | | | 100 | 1,0 |

[24] Zoals beschreven in punt 5.3

## 8.2. Administratieve uitgaven

### *8.2.1. Aantal en soort personeelsleden*

| Soort post | | Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Jaar n | Jaar n+1 | Jaar n+2 | Jaar n+3 | Jaar n+4 | Jaar n+5 |
| Ambtenaren of tijdelijk personeel[25] (XX 01 01) | A*/AD | | | | | | |
| | B*, C*/AST | | | | | | |
| Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel[26] | | | | | | | |
| Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel[27] | | | | | | | |
| **TOTAAL** | | | | | | | |

### *8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien*

### *8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel*

- ☐ Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- ☐ Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- ☐ Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- ☐ Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- ☐ Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

[25] Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.
[26] Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.
[27] Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

*8.2.4. Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

| Begrotingsonderdeel<br><br>(nummer en omschrijving) | Jaar n | Jaar n+1 | Jaar n+2 | Jaar n+3 | Jaar n+4 | Jaar n+5 e.v. | TOTAAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)** | | | | | | | |
| Uitvoerende agentschappen[28] | | | | | | | |
| Andere technische en administratieve bijstand | | | | | | | |
| - intern | | | | | | | |
| - extern | | | | | | | |
| **Totaal Technische en administratieve bijstand** | | | | | | | |

*8.2.5. Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

| Soort personeel | Jaar n | Jaar n+1 | Jaar n+2 | Jaar n+3 | Jaar n+4 | Jaar n+5 e.v. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01) | | | | | | |
| Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.)<br><br>(vermeld begrotingsonderdeel) | | | | | | |
| **Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen** | | | | | | |

[28] Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

| Berekening – ***Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*** |
|---|
| |

| Berekening – ***Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*** |
|---|
| |

*8.2.6. Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

| | Jaar n | Jaar n+1 | Jaar n+2 | Jaar n+3 | Jaar n+4 | Jaar n+5 e.v. | TOTAAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| XX 01 02 11 01 – Dienstreizen | | | | | | | |
| XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen | | | | | | | |
| XX 01 02 11 03 – Comités[29] | | | | | | | |
| XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen | | | | | | | |
| **2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)** | | | | | | | |
| 3 **Andere uitgaven van administratieve aard** (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel) | | | | | | | |
| **Totale administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen** | | | | | | | |

[29] Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.

| Berekening - ***Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*** |
| --- |
| |